

Propiedad, Burguesía y Territorio

La Conformación Urbana de Getxo en
la Ría de Bilbao (1850-1900)



ehupress



OPEN
ACCESS

JOSÉ MARÍA BEASCOECHEA GANGOITI

eman ta zabal oazi



Universidad Euskal Herriko
del País Vasco Unibertsitatea

ARGITALPEN
ZERBITZUA
SERVICIO EDITORIAL

**Propiedad, burguesía y territorio.
La conformación urbana de
Getxo en la Ría de Bilbao
(1850-1900)**

**Propiedad, burguesía y territorio.
La conformación urbana de
Getxo en la Ría de Bilbao
(1850-1900)**

José María Beascochea Gangoití

eman ta zabal zazu



Universidad Euskal Herriko
del País Vasco Unibertsitatea
A R G I T A L P E N
Z E R B I T Z U A
SERVICIO EDITORIAL

CIP. Biblioteca Universitaria

Beascochea Gangoiti, José María

Propiedad, burguesía y territorio [Recurso electrónico]: la conformación urbana de Getxo en la Ría de Bilbao (1850-1900) / José María Beascochea Gangoiti. – Datos. – Bilbao : Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea. Argitalpen Zerbitzua = Servicio Editorial, [2021]. – 1 recurso en línea: PDF (395 p.). – (Historia Contemporánea ; 33)

Ed. electrónica de la ed. impresa.

Modo de acceso: World Wide Web.

Bibliografía: p. 371-395. Índices.

ISBN: 978-84-8373-961-7.

Bizkaia – Historia – Siglo XIX. 2. Getxo (Bizkaia).

(0.034) 94(460.152Getxo)”18”



VALENTIN DE FORONDA
GIZARTE HISTORIA INSTITUTUA
INSTITUTO UNIVERSITARIO DE
HISTORIA SOCIAL

- © Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco
Euskal Herriko Unibertsitateko Argitalpen Zerbitzua
Ilustración de Portada: Detalle de «En la terraza»,
de Adolfo Guiard (Colección Sociedad Bilbaina, Bilbao)

ISBN: 978-84-8373-961-7

Depósito legal/Lege gordailua: BI - 1.190-07

Agradecimientos

Esta obra debe mucho a muchas personas e instituciones que han hecho posible su elaboración y difusión.

En primer lugar, se origina en una tesis doctoral, y como tal antes que a nadie debo mencionar a su director, Manuel González Portilla, por su apoyo, sus consejos y la disponibilidad que demostró en todo momento.

Tampoco debo olvidar al Departamento de Educación del Gobierno Vasco. Su ayuda financiera concediendo una beca a lo largo de todo un cuatrienio resultó imprescindible para llevar a cabo el proyecto.

La fase de elaboración contó con ayuda de múltiples personas vinculadas a los distintos archivos, bibliotecas y centros de documentación consultados. Particularmente, quiero destacar a la responsable del Archivo Municipal de Getxo Eloie San José Otaola, en quién he encontrado permanentemente una total disposición a facilitarme los medios que agilizaran mi trabajo.

También quiero expresar mi mayor agradecimiento a todo el personal y responsables de los Registros de la Propiedad y Mercantil de Bilbao, y especialmente a Eguzkine e Isa, que han colaborado directamente en la realización del trabajo. En cuanto al registrador Galo Rodríguez Tejada no exagero diciendo que este estudio hubiese sido imposible sin su asistencia y apoyo.

Muchas personas, han participado con su ánimo y amistad. En este momento recuerdo a Alberto Santana, Nieves Basurto, Arantza Gogeaskoetxea, y José Angel Barrio, bajo cuya dirección comenzó a gestarse el trabajo, y del que supo encauzar sus primeros pasos balbucientes.

A los amigos, los del Departamento de Historia Contemporánea: Karmele Zárraga, Arantza Pareja, Pedro Novo, Susana Serrano, y especialmente Eduardo Alonso Olea. En general, a los miembros del Servicio de Microfilmación (Sonia, Juan Carlos, José, y Belén), del Laboratorio de Demografía Histórica del Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad del País Vasco, y a los demás profesores e investigadores del Departamento de Historia Contemporánea.

A José Manuel González Vesga, que compartió las primeras fases de la investigación, y que después siempre ha sabido ser la persona con quién contrastar ideas y depurar planteamientos apresurados.

Para que aquella investigación académica terminara dando lugar a este libro ha n hecho falta muchos ánimos, apoyos e impulsos. Afortunadamente, muchas de las personas que acabo de mencionar han vuelto a estar ahí para impulsar la publicación. Particularmente ahora, los miembros del Grupo de Investigación de Demografía Histórica e Historia Urbana, del que formo parte, y que incluye a Manuel González Portilla, José Urrutikoetxea Lizarraga, Juan Gracia Cárcamo, Susana Serrano Abad, Pedro A. Novo López, Arantza Pareja Alonso, Karmele Zarraga Sangroniz, Rocio García Abad, Victoria Bustillo Merino y María del Mar Domingo Hernández.

Al frente de todos ellos, Manuel González Portilla, quién ya fue el impulsor fundamental de la tesis original, y ahora lo ha sido aún más de este volumen.

Finalmente, a mi familia, a los presentes y también a quién ya no está.
Y, sobre todo a Idoia.

Abreviaturas empleadas

A.A.P.B.	Archivo de la Autoridad Portuaria de Bilbao
A.C.J.G.	Archivo de la Casa de Juntas de Gernika
A.G.A.	Archivo General de la Administración (Alcalá de Henares)
A.F.B.	Archivo Foral de Bizkaia (Bilbao)
A.H.M.G.	Archivo Histórico Municipal de Getxo
A.H.N.	Archivo Histórico Nacional (Madrid)
A.H.P.A.	Archivo Histórico Provincial de Alava (Vitoria)
A.H.P.V.	Archivo Histórico Provincial de Vizcaya (Bilbao)
A.M.B.	Archivo Municipal de Barakaldo
A.M.E.	Archivo Municipal de Erandio
A.M.G.	Archivo Municipal de Getxo
A.M.V-T.	Archivo Municipal del Valle de Trapaga-Trapagaran
A.M.O.P.U.	Archivo del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (Madrid)
B.H.B.	Biblioteca del Hospital de Basurto
N.A.R.A.	National Archives & Records Administration (Washington)
R.P.M.B.	Registro de la Propiedad Mercantil de Bilbao
R.P.T.B.	Registro de la Propiedad Territorial de Bilbao

Índice

1. Introducción	25
Las fuentes y la metodología empleada	29
La posición de esta obra	36
2. El marco general de la urbanización en la Ría de Bilbao	37
2.1. Introducción: la Industrialización en Vizcaya.	37
2.1.1. Los primeros pasos	37
2.1.2. El nuevo puerto de Bilbao: una infraestructura clave	44
2.1.3. La consolidación del capitalismo en Vizcaya	46
2.2. La concentración de la población en Bilbao y la Ría	49
2.3. El mosaico urbano de la Ría de Bilbao.	58
2.3.1. Bilbao y su entorno inmediato	61
2.3.2. El área industrial de la Ría	70
2.3.2.1. Sestao	71
2.3.2.2. Barakaldo	74
2.3.2.3. Vivienda y propiedad en la margen izquierda	78
2.3.2.4. Erandio	82
2.3.3. La zona minera	86
2.3.4. El área del Abra: Portugalete y Santurtzi	89

FUNDAMENTOS DE LA URBANIZACIÓN EN GETXO

3. El territorio y el origen del suelo urbano	97
3.1. Introducción.	97

3.2.	Condiciones del Territorio	98
3.2.1.	El medio físico y su transformación	98
3.2.2.	Orientación socioeconómica tradicional	104
3.2.3.	La situación a mediados del siglo XIX	107
3.3.	Disponibilidad de Terrenos: La Desamortización	110
3.3.1.	Introducción	110
3.3.2.	Las iniciativas municipales para la enajenación de propios y comunales	112
3.3.3.	Los impedimentos al progreso de la desamortización civil en el País Vasco	118
4.	El proceso de desamortización: las ventas	123
4.1.	Periodo 1856-1862.	123
4.2.	Periodo 1862-1888	129
4.2.1.	Los solares de Alangoeta.	132
4.2.2.	Los solares de Las Arenas	139
4.2.2.1.	La Oficina de Obras Públicas y los terrenos de la ría	140
4.2.2.2.	La venta de los solares de Las Arenas	144
4.2.3.	Juncales y Arenales	146
4.2.4.	Otras Ventas.	150
4.3.	Ventas finales durante la década de 1890	152
4.4.	Las Ventas: Visión de conjunto	156
5.	Los beneficiarios de la desamortización civil	161
5.1.	Caracterización social y origen de los compradores de la desamortización	163
5.2.	Los compradores locales	166
5.3.	Posición ante las compras	169
5.3.1.	La cuestión de los testaferros	169
5.3.2.	¿Inversión o especulación?	170
5.4.	La conformación de una nueva gran propiedad territorial	173
6.	Los nuevos modos sociales: el veraneo	177
6.1.	Los baños de mar.	178
6.1.1.	De Gran Bretaña al Continente	178
6.1.2.	Los baños de mar en España	182
6.2.	Los baños en el Abra de Bilbao.	188
6.3.	La articulación balnearia de Getxo: Ereaga y Las Arenas.	191
6.3.1.	Algorta y la playa de Ereaga	192

6.3.2.	Las Arenas: la playa de Bilbao	194
6.3.2.1.	El Balneario de Las Arenas	196
6.3.2.2.	El tren a la playa.	199
6.3.2.3.	El relanzamiento balneario de Las Arenas tras la guerra carlista	201
6.3.3.	La crisis del modelo balneario	204

GETXO, POBLACIÓN DE TEMPORADA (1860-1900)

7.	Nacimiento y articulación de Las Arenas	209
7.1.	Introducción.	209
7.2.	La familia Aguirre, un modelo de política territorial integral	211
7.2.1.	La figura de Máximo Aguirre	211
7.2.2.	Los herederos de Máximo Aguirre: Aguirre y Coste	216
7.3.	De las marismas de Lamiako al barrio de Santa Ana	220
7.3.1.	Saneamiento y obras de preparación de los terrenos.	222
7.3.2.	El diseño del plano de solares	227
7.3.3.	Promoción y ventas.	233
7.3.3.1.	Periodo 1863-1865.	233
7.3.3.2.	Periodo 1868-1872.	238
7.3.3.3.	Periodo 1876-1900.	241
7.3.3.4.	Reconsideración: la promoción de Lamiako/Santa Ana.	243
7.4.	El barrio de Las Mercedes (Plano de Las Arenas)	245
7.4.1.	El plano de Población de los Solares de Las Arenas de Amado Lázaro	246
7.4.2.	Subasta y nueva estructura de la propiedad	249
7.4.3.	El problema de la carretera: la Avenida de Las Arenas.	253
7.5.	Los Arenales y Juncales: Zugatzarte y Crezalzu.	258
7.5.1.	Origen de los terrenos	258
7.5.2.	La diversidad de actuaciones de los propietarios y la definición espacial del territorio.	262
7.5.2.1.	La familia Aguirre.	262
7.5.2.2.	José Niceto Urquizu	265
7.5.2.3.	El juncal de Crezalzu o vega de Santa Eugenia	266
7.5.2.4.	Los arenales de Zugatzarte.	273
8.	El desarrollo de Algorta hacia Ereaga	283
8.1.	Introducción.	283

8.2.	El barrio de Alangoeta	284
8.2.1.	Características morfológicas del plano	287
8.2.2.	La cristalización de la propiedad y el parcelario a lo largo del siglo XIX	290
8.3.	La integración de Alangoeta y los espacios circundantes: El plano de población de Algorta de 1891	294
8.3.1.	El proyecto General de Edificación de Algorta de 1891	295
8.3.2.	Rechazo y proyección del plan	298

LA ARTICULACIÓN URBANA

9.	La estructuración de la red de transportes.	303
9.1.	Los transportes en la ría de Bilbao	304
9.2.	La red de transportes entre Bilbao y Getxo	305
9.2.1.	El Tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorta	307
9.2.2.	Los Ferrocarriles de Bilbao a Las Arenas y Plentzia	310
9.3.	El tráfico de viajeros	314
10.	La población: evolución y características.	319
10.1.	Evolución general de la población.	319
10.1.1.	Población absoluta y estructura de edades.	319
10.1.2.	Origen de la población.	324
10.1.3.	Cambios en la distribución interna	325
10.2.	Realidad socio-profesional	328
11.	La ciudad construida: vivienda y arquitectura	333
11.1.	Patrimonio arquitectónico previo de Getxo.	333
11.2.	Construcción residencial durante la segunda mitad del siglo XIX.	334
11.3.	Tipología de las viviendas burguesas	337
11.4.	El desarrollo estilístico	339
11.4.1.	El Eclecticismo: Villas y casas de campo.	339
11.4.1.1.	Severino de Achúcarro	340
11.4.1.2.	Maestros de obra: D. Escondrillas, y otros	342
11.4.1.3.	José María Basterra.	344
11.4.1.4.	Fidel Iturria	345
11.4.1.5.	José Luis Oriol	346
11.4.1.6.	Francisco C. Menchaca.	347
11.4.2.	El Eclecticismo: casas de vecindad	350
11.4.3.	Primeras décadas del Novecientos: Influencia inglesa y corrientes regionalistas	354

12. La sociedad veraneante: fin de un modelo, origen de otro	357
12.1. Algorta y Las Arenas frente a frente	358
12.2. El veraneo como motor de la urbanización	362
12.3. La apropiación espacial en el origen de la urbanización	364
12.4. Final de un modelo y nuevo papel en el contexto de la aglomeración de la Ría de Bilbao	368
Bibliografía General	371
Apéndice: Bosquejo de árbol genealógico de la Familia Aguirre Coste	395

Índice de figuras

Figura 2.1.	Croquis de los municipios de la aglomeración de la Ría de Bilbao	50
Figura 2.2.	Esquema general del área urbana de la Ría de Bilbao (hacia 1905)	60
Figura 2.3.	Esquema de la parcelación de Alzaga-Erandio.	84
Figura 3.1.	Situación del final de la ría y el Abra según un plano de 1846. . .	100
Figura 3.2.	Plano del Abra y final de la ría en un proyecto de nuevo puerto de 1868	102
Figura 4.1.	Situación de los comunales vendidos de 1856 a 1860	125
Figura 4.2.	Marisma de Lamiako de Getxo, Leioa y Erandio.	128
Figura 4.3.	Situación de los solares de Alangoeta.	133
Figura 4.4.	Croquis con la distribución de Plano de los solares de Alangoeta y las subastas de 1863.	135
Figura 4.5.	Valor superficial (pesetas por metro cuadrado) de los solares de Alangoeta en 1863	137
Figura 4.6.	Situación del plano de los solares de Las Arenas	143
Figura 4.7.	Situación de los terrenos de Arenales y Juncales	149
Figura 4.8.	Situación de los terrenos de Comporte, La Avanzada y Aiboa-Zabalecopozo	151
Figura 4.9.	Situación de los terrenos de La Galea, Aiboa y Baserri	153
Figura 4.10.	Situación General de los terrenos desamortizados en Getxo (1856-1894)	159
Figura 5.1.	Grandes propiedades conformadas por la desamortización en Getxo y Leioa	175
Figura 6.1.	Vista del conjunto del Establecimiento de Baños de Mar Bilbaínos de Las Arenas.	196
Figura 6.2.	Imagen del balneario, hoteles y vida playera de Las Arenas en 1871	198
Figura 6.3.	Vista de la Playa de Las Arenas en 1879, con el balneario Aguirre en el centro flanqueado por otros pabellones e instalaciones balnearias	198
Figura 6.4.	Playa de Ereaga y balneario de Igeretxe durante la década de 1920	205
Figura 7.1.	Representación de la situación territorial del área de Las Arenas tras la desamortización	210

Figura 7.2.	Máximo Aguirre Ugarte (1791-1863).....	212
Figura 7.3.	Plano con las obras de saneamiento y nuevos cauces en la marisma de Lamiako (1859).....	223
Figura 7.4.	Plano de la Nueva Población de Baños de Lamiako (1862).....	228
Figura 7.5.	Detalle de la zona planificada de Lamiako (1862).....	230
Figura 7.6.	Plano de Lamiako tras las modificaciones finales de 1863.....	232
Figura 7.7.	Disposición de los solares vendidos por los Aguirre en Lamiako (1863-65).....	236
Figura 7.8.	Disposición de los solares vendidos por los Aguirre en Lamiako (1868-72).....	240
Figura 7.9.	Disposición general de los solares vendidos en Lamiako por los Aguirre entre 1863 y 1900.....	244
Figura 7.10.	Plano de Población de los Solares de Las Arenas (Amado Lázaro, 1863).....	246
Figura 7.11.	Valor por metro cuadrado de los solares de Las Arenas en 1865..	249
Figura 7.12.	Localización de los solares de los principales compradores del Plano de Las Arenas (1865).....	251
Figura 7.13.	Reconstrucción del parcelario del área del plano de solares de Las Arenas (Las Mercedes) en 1900.....	256
Figura 7.14.	Situación de los terrenos vendidos por los Aguirre a J. N. Urquizu en Zugatzarte (1869).....	264
Figura 7.15.	Posición del Juncal de Crezalzu en Las Arenas.....	266
Figura 7.16.	Reconstrucción de la parcelación de Crezalzu (1867-1901).....	270
Figura 7.17.	Las mayores propiedades de la vega de Santa Eugenia hacia 1901	272
Figura 7.18.	Posición de los arenales de Urquizu en el contexto de Las Arenas	274
Figura 7.19.	Parcelación de J. N. Urquizu en el arranque de Zugatzarte (1877)	276
Figura 7.20.	Reconstrucción de la formación de la finca El Pinar de Víctor Chávarri.....	279
Figura 7.21.	Vista de la finca y casa el Pinar de la familia Chavarri.....	280
Figura 8.1.	Plano de los solares de Alangoeta (topográfico y edificios realizados) para proyecto de alineaciones de 1888.....	286
Figura 8.2.	Representación del plano de solares de Alangoeta (1863).....	289
Figura 8.3.	Plano de población de Algorta de L. Gómez de Santamaría (1891)	297
Figura 9.1.	Líneas de Tranvía y Ferrocarril a su paso por Getxo.....	312
Figura 11.1.	Fachada de Lekobide (Zugatzarte 31, 1903).....	341
Figura 11.2.	Arranque de la avenida Zugatzarte con algunas de las casas diseñadas por Escondrillas.....	343
Figura 11.3.	Casa de E. Bourgeaud (Alangoeta, 1901).....	346
Figura 11.4.	Palacio Arriluze (Atxekolandeta 15, 1910).....	347
Figura 11.5.	Casa Urresti (c/ Isasi-Alangoeta, 1887).....	349

Índice de gráficos

Gráfico 4.1.	Relación entre los valores de tasación y remate en las fincas desamortizadas entre 1863 y 1888	131
Gráfico 4.2.	Valores de tasación y remate en los solares de Alangoeta subastados en 1863.	136
Gráfico 4.3.	Valor de tasación y remate de los solares de Las Arenas (1865)	146
Gráfico 5.1.	Valores medios de los terrenos según la residencia de los compradores.	168
Gráfico 10.1.	Evolución de la Población de Getxo (1825-1900)	321
Gráfico 10.2.	Pirámide de la Población de Getxo en 1884.	322
Gráfico 10.3.	Pirámide de la Población de Getxo en 1900.	323
Gráfico 10.4.	Pirámide de la Población de Las Arenas en 1900.	323
Gráfico 11.1.	Evolución anual de la construcción de edificios de nueva planta en Getxo (1860-1900).	336

Índice de tablas

Tabla 2.1.	Superficie de los Municipios del área de la Ría de Bilbao	51
Tabla 2.2.a.	Evolución de la población de Bilbao y la Ría (1860-1930).	53
Tabla 2.2.b.	Evolución de la tasa media anual de crecimiento de la población de Bilbao y la Ría	53
Tabla 2.3.	Población de la aglomeración de Bilbao y la Ría respecto a Vizcaya y el País Vasco	56
Tabla 2.4a.	Población y tamaño de las principales aglomeraciones urbanas españolas (1860-1930)	57
Tabla 2.4b.	Tasas de crecimiento (porcentaje anual) de las principales aglomeraciones urbanas españolas (1860-1930)	57
Tabla 2.5.	Estructura de la propiedad urbana de Barakaldo (1894) por valor de las rentas brutas.	79
Tabla 2.6.	Mayores propietarios urbanos de Sestao en 1893	80
Tabla 2.7.	Mayores propietarios urbanos de Barakaldo en 1894	81
Tabla 2.8.	Estructura de la propiedad urbana de Portugalete (1893) por valor de las rentas brutas	90
Tabla 2.9.	Mayores propietarios urbanos de Portugalete en 1893	91
Tabla 4.1.	Adquisiciones de Máximo Aguirre en la Marisma de Lamiako	129
Tabla 4.2.	Evolución de las ventas de la desamortización en Getxo (1862-1888)	129
Tabla 4.3.	Ventas de la desamortización en Getxo organizadas por promociones (1863-1888)	131
Tabla 4.4.	Comparación de los Solares de Alangoeta quebrados y nuevamente subastados	138
Tabla 4.5.	Medidas y valor de los terrenos desamortizados en 1894	154
Tabla 4.6.	Distribución anual de las ventas realizadas durante la desamortización en Getxo 1856-1924.	157
Tabla 4.7.	Distribución por grupos de las ventas realizadas durante la desamortización en Getxo 1856-1924	158
Tabla 5.1.	Estructura de las compras de fincas desamortizadas por tamaño de la superficie adquirida (1856-1894)	162

Tabla 5.2.	Estructura de las compras de fincas desamortizadas por valor desembolsado (1856-1894)	163
Tabla 5.3.	Origen profesional de los compradores de fincas en Getxo (1856-1894)	164
Tabla 5.4.	Lugar de residencia de los compradores de fincas en Getxo (1856-1894)	165
Tabla 5.5.	Distribución espacial de las adquisiciones de compradores locales	168
Tabla 5.6.	Principales compradores particulares de la desamortización en Getxo por el valor de la inversión (1856-1894).	173
Tabla 5.7.	Principales compradores particulares de la desamortización en Getxo por la superficie rematada (1856-1894)	174
Tabla 7.1.	Compradores en la desamortización de terrenos en Lamiako y en los arenales y juncales de Las Arenas	210
Tabla 7.2.	Adquisición de Máximo Aguirre en la Marisma de Lamiako . . .	221
Tabla 7.3.	Salida al mercado de los terrenos de la familia Aguirre en Lamiako (Getxo).	233
Tabla 7.4.	Lista nominal de compradores de lotes en Lamiako-Santa Ana (1863-64)	237
Tabla 7.5.	Compradores en la desamortización de solares del plano de Las Arenas (1865)	250
Tabla 7.6.	Compradores en la desamortización de los arenales y juncales de Getxo	262
Tabla 7.7.	Proceso de enajenación de la finca matriz del Juncal de Crezalzu (Vega de Santa Eugenia).	271
Tabla 7.8.	Grandes propietarios en la vega de Santa Eugenia resultantes de las ventas de M. A. Vitoria.	271
Tabla 7.9.	Ventas de J. N. Urquizu y sus herederos	277
Tabla 8.1.	Compradores de solares de Alangoeta en las subastas desamortizadoras	291
Tabla 8.2.	Propietarios de solares del plano de Alangoeta en 1900	293
Tabla 9.1.	Movimiento de viajeros del Tranvía a Algorta y los Tranvías a Algorta y Santurtzi (1896-1920)	314
Tabla 9.2.	Movimiento de viajeros del Ferrocarril Bilbao a Las Arenas y Plentzia (1887-1910)	315
Tabla 9.3.	Estacionalidad (%) del movimiento de viajeros del ferrocarril de Bilbao a Las Arenas	316
Tabla 10.1.	Evolución de la población absoluta de Getxo (1825-1900). . . .	320
Tabla 10.2.	Tasas de Crecimiento Anual de la población de Getxo (1825-1900)	320
Tabla 10.3a.	Lugar de procedencia de la población de Getxo en 1825, 1884 y 1900 (%).	324
Tabla 10.3b.	Desglose de los municipios vizcaínos (excepto el propio Getxo) de donde procedía la población de Getxo en 1825, 1884 y 1901 (%).	325
Tabla 10.4a.	Evolución de la población de las distintas zonas de Getxo (1825-1900)	326
Tabla 10.4b.	Tasas de crecimiento anual de la población (%) por zonas de Getxo (1825-1900)	326

Tabla 10.5.	Reparto territorial de la densidad de la población en Getxo entre 1825 y 1900 (Habitantes por kilómetro cuadrado)	327
Tabla 10.6.	División socio profesional por cabezas de familia: Las Arenas 1900	329
Tabla 10.7.	División socio profesional por cabezas de familia: Neguri 1925	330
Tabla 11.1.	Evolución quinquenal de la construcción de edificios de nueva planta por tipologías en Getxo (1860-1900).	335

1

Introducción

La ciudad de los siglos XIX y XX experimenta sustanciales modificaciones, expresión de las nuevas relaciones económicas y sociales derivadas de la industrialización y la formación de la sociedad capitalista. La nueva *ciudad industrial* que se estaba configurando procedía, desde luego, de la herencia de las ciudades que le precedieron, aunque incorporando los nuevos mecanismos productivos, tecnológicos y organizativos derivados del desarrollo del capitalismo. Cada uno de los casos de expansión y transformación del orden espacial previo, si bien respondiendo a una lógica común, se distinguían de acuerdo a sus características históricas concretas. Resultaría inútil intentar considerar aquí la enorme cantidad de fenómenos derivados de la conformación de la ciudad industrial. Únicamente, me limitaré a mencionar alguno de los que pueden resultar más significativos.

El desarrollo del nuevo modelo económico forzó la modificación de la organización productiva y distributiva, de acuerdo a las necesidades de implantación industrial y a las características de la nueva red de infraestructuras (principalmente ferrocarriles y tranvías). La concentración de población demandada por la industria y servicios urbanos conllevaba la transformación de la estructura social y la progresiva radicalización de la segregación espacial, configurándose un *lugar central* y zonas periféricas, industriales y residenciales, bien diferenciadas por la categoría social de sus habitantes. Coincidió con el momento en que tiene lugar el cambio de consideración del espacio construido. La edificación dejaba de ser un aditamento del solar caracterizado por su permanencia para convertirse en un bien renovable, sujeto de especulación y origen de la renta inmobiliaria, forma típica del mercado capitalista, y fuente generadora de acumulación a través de la articulación entre inversión, consumo de productos industriales y empleo de mano de obra.

La configuración tanto física como funcional de la ciudad vendrá determinada por la capacidad de los distintos agentes urbanos, y en especial de la

clase dominante, para imponer y llevar a cabo sus proyectos desarrollistas, y de segregación y especialización territorial. De esta manera, las contradicciones y conflictos surgidos de la ocupación del espacio se constituyen en una de las claves explicativas del concepto de ciudad.

De todo ello deriva la aparición de modelos como las ciudades especializadas del trabajo (fundamentalmente poblados obreros) y del ocio (localidades balnearias, de baños, de juegos...), y de áreas específicas en el interior de la ciudad industrial: centro monumental, zonas residenciales, lugares de tiempo libre, intercambio...etc. En el campo residencial, inicialmente se fueron creando divisiones en torno a barrios típicamente burgueses (caso de los ensanches en España) y barriadas obreras que, sin desaparecer, derivaron en algunos contextos y para el caso de la residencia burguesa hacia el barrio suburbano y la residencia familiar aislada.

Fue Inglaterra la pionera de este modelo, ya desde principios del siglo XIX, pero su generalización se dio con el desarrollo de los medios de transporte. El espacio central, convertido en mercancía de la ciudad industrial, era rechazado, y la burguesía se fue desplazando hacia la zona exterior suburbana, en búsqueda de su propio paisaje ideal, en un ambiente alejado de las crecientes mortificaciones economicistas y del contacto de la «muchedumbre», pronta a la promiscuidad y la violencia imprevista. Se trata también de un signo económico e ideológico, que nivela y diferencia. Respuesta a la disfunción provocada por la concentración productiva y demográfica que se generaliza cuando lo reclama un estadio maduro del desarrollo capitalista y el conjunto de articulaciones de la política urbana. La casa unifamiliar se cargó de valores estéticos individualizados, que encontraron en el eclecticismo y sus variantes neo-regionalistas una perfecta vía de convertir las diversidades formales y decorativas en signo y consagración de la propiedad.

Claramente integrado en toda esa serie de premisas que actúan a escala continental, se encuentra el caso de Bilbao. El paso de la pequeña villa comerciante a la capital industrial y financiera, lento y con profundos estrangulamientos en el periodo comprendido entre las guerras carlistas, tuvo su reflejo de la situación de su propia base económica, y ejemplificado en el campo urbano por el fracaso del primer proyecto de ensanche de 1861. La aceleración fue en paralelo al crecimiento económico posterior a 1876.

De ese mismo año data el definitivo plan de ensanche que guiará el devenir urbano de la Villa. Sin embargo, la rapidísima acumulación capitalista y el gigantismo empresarial que pronto se manifiesta terminó produciendo la dislocación de la estructura socioeconómica y territorial, y un proceso de fortísima concentración poblacional por inmigración. Bilbao se satura de barriadas populares circundando el nuevo centro (Ensanche) que se prolongan alternando con las industrias a lo largo de la margen izquierda y zona minera, en medio del caos y el hacinamiento más absolutos. Los consiguientes problemas (insalubridad, aumento de la conflictividad social...) y el grado de madurez alcanzado por el capitalismo industrial representaron una de las

condiciones que empujaron a la burguesía bilbaína a practicar una solución semejante a la de las otras burguesías del Continente, es decir, trasladar su residencia al entorno suburbano. El lugar elegido fue la anteiglesia de Getxo, a quince kilómetros de la Villa,

Este es el marco que determina la referencia espacial y cronológica del estudio: la anteiglesia de Getxo y el periodo entre 1860 y 1900. En la primera de esas fechas el espacio considerado era una pequeña localidad vizcaína de la desembocadura del Abra estructurada en torno a dos pequeños núcleos de población, uno fundamentado en la actividad agrícola y el otro a la pesca y los trabajos portuarios. Si algo les distinguía del resto de las localidades vecinas era que las condiciones físicas del medio determinaban la presencia de amplios espacios vacíos, ocupados por arenales y marismas sin explotar. Desde entonces, esa misma localidad había sufrido un primer proceso de urbanización ligado al turismo de temporada y los baños de mar. Al cabo de cuarenta años, se hallaba plenamente integrado en la aglomeración bilbaína cumpliendo unas funciones de gran especificidad, la de residencia secundaria vinculada al veraneo de las elites sociales.

La conformación urbana de Getxo, además del interés del modelo global en el marco de la formación y consolidación de la sociedad capitalista en Vizcaya, posee rasgos intrínsecos que la hacen especialmente significativa. En primer lugar, el arranque de la urbanización se hace a partir de dos núcleos, que pese a sus diferencias comparten un origen común, la desamortización de comunales de 1855. La desamortización se constituye así en un proceso determinante en la posterior evolución de toda la zona.

Permite la formación de una propiedad territorial totalmente nueva e inmersa prematuramente en la dinámica capitalista. A la vez, la estructura de la propiedad resultante quedaría condicionada por un alto grado de concentración, que facilitaría la libre actuación de los propietarios particulares. Por lo tanto, el modelo de desarrollo urbano de Getxo se caracterizaría desde este momento por una radical privacidad. Las decisiones de aprovechar la naciente demanda turística primero, y la conversión residencial compleja posterior, quedaron en manos particulares, que fueron también quienes las estructuraron y llevaron a cabo con entera libertad.

Partiendo de la visión del espacio urbano como un hecho inseparable de los fenómenos y procesos sociales configurantes de ese espacio, es claro que el soporte de la historia económica se convierte el instrumento básico de análisis. Sin embargo, la especificidad del estudio urbano radica precisamente en la complejidad con que se nos presentan estos fenómenos y procesos¹. Por lo

¹ Sobre esta cuestión y en general las relaciones entre espacio y sociedad y la definición teórica y conceptual de la historia urbana ver F.J. MONCLÚS y J.L. OYÓN, «La aproximación espacial en la historia urbana», en *Historia urbana del Pla de Barcelona*, pp. 587-603. Vol. 2. Barcelona: 1990, y «Espacio urbano y sociedad: algunas cuestiones de método en la actual historia urbana», en A. BONET CORREA (ed.), *Urbanismo e Historia Urbana en el Mundo Hispano*, Universidad Complutense, Madrid, 1985, vol. 1, pp. 425-443.

tanto, profundizar en este campo exige más que en cualquier otro el recurso a la interdisciplinariedad, encauzando en el análisis histórico los métodos y técnicas desarrolladas con éxito por otras disciplinas afines².

En nuestro caso concreto, en primer lugar se trata de alcanzar un conocimiento exhaustivo y *positivo* de la urbanización en Getxo. Comenzando por las distintas condiciones que lo hicieron posible y el origen de los terrenos sobre los que se asienta, con especial referencia al proceso de desamortización de los comunales, pieza clave para toda la evolución posterior. Desde su cuantificación económica y espacial, a la manifestación de los intereses de los distintos capitales presentes.

Con idéntico criterio se acomete el estudio del modelo desarrollado de ciudad vinculado al ocio. Para ello, me he fijado en las peculiaridades económicas y sociales inherentes al turismo del ochocientos, y en la dinámica de la transición que le lleva a integrarse en la ciudad industrial en el caso de la segunda. En ambas, considerando la definición del plano (físico, diseño y restitución parcelaria), los servicios y dotaciones demandadas, la evolución y estructura de la población, y las peculiares relaciones entre inversiones inmobiliarias y medios de transporte, sobre todo ferrocarriles.

El mecanismo fundamental para avanzar en el discernimiento de estos procesos va a ser el estudio de la propiedad inmobiliaria. Pretendo aquí desentrañar la estructura de la propiedad, su configuración y evolución a lo largo del periodo, e incidir en la articulación del mercado inmobiliario (precios, intereses, políticas...). El objetivo de la investigación consiste en desentrañar cuales fueron los mecanismos que justifican esa peculiar evolución, considerándolo en su contexto de las transformaciones urbanas de la sociedad capitalista y específicas del área urbana de Bilbao a la que pertenece.

Finalmente, se pretende alcanzar una comprensión de este modelo inmerso en la lógica de la urbanización capitalista e inserto en un proceso concreto

² La historia urbana, en cuanto que estudio de esta realidad, resulta un campo de difícil definición y límites difusos, en el que más que nunca parece imprescindible la tantas veces repetida «interdisciplinariedad» de las ciencias sociales. El tema de la definición de la disciplina, sin considerar las ricas elaboraciones de las historiografías inglesa y francesa, sobre todo a partir de la obra de H.J. Dyos, sino su ciñéndonos a su recepción por los investigadores españoles se puede encontrar como planteamientos más completos y relevantes, además de las obras citadas de F. J. Monclús y J. L. Oyón a: M. TORRES CAPELL «La història en la construcció de la teoria urbanística. Comentaris sobre la revista «Storia Urbana»», *Recerques*, n.º 9, 1979; A. ÁLVAREZ MORA «Problemas de investigación en «Historia Urbanística»», *Historia Urbana*, vol. 1, 1992, pp. 83-102; A. BAHAMONDE MAGRO «La historia urbana», en J.P.FUSI (ed.) *La historia en el 92*, Ayer, 10, Madrid, 1993, pp. 47-67, y J. L. OYÓN y A. GARÍA ESPUCHE, «Crecimiento de las ciudades», en F. BONAMUSA y J. SERRALLONGA (eds.) *La Sociedad Urbana*, Asoc. Historia Contemporánea, Barcelona, 1994, pp. 11-21.

Para una puesta al día de éste y otros aspectos de la historia urbana contemporánea en el campo internacional: R. J. MORRIS y R. RODGER (eds.), *The Victorian City. A reader in British Urban History*, Logman, Londres, 1993, y R. RODGER (ed.), *European Urban History*, Leicester University Press, Londres, 1993 (sobre España: OYÓN, J.L. «Spain», pp. 36-59).

de crecimiento económico, el del área de Bilbao, del que es manifestación privilegiada, pero que simultáneamente estaba dando lugar a la concentración de Bilbao y su anárquica prolongación industrial-residencial de la margen izquierda. Por lo tanto, debemos buscar la visión que la burguesía se hacía de su ciudad y su capacidad para imponer sus propios intereses en la ocupación del espacio. De ahí nace la configuración territorial de todo el bajo Nervión, y su expresión en Getxo a través de las morfologías urbanas y las tipologías arquitectónicas.

Las fuentes y la metodología empleada

Partiendo de estas consideraciones, el problema fundamental a considerar en cualquier investigación es el de contar con fuentes de información suficientemente amplias y contrastadas. Concretamente, las investigaciones sobre el medio urbano, por la propia especificidad de su estudio, están obligadas a hacer uso de fuentes de muy diversos orígenes y características. Si la ciudad resulta el ámbito preferente de expresión de la sociedad contemporánea, la información sobre su formación, y las interrelaciones entre ese espacio y la sociedad que lo conforma tienen múltiples facetas. En este sentido, el estudio ha recurrido a fuentes de los orígenes más variados.

Tradicionalmente, han sido las fuentes de origen fiscal, más o menos seriadas, como el catastro, contribuciones territoriales, amillaramientos...) la base de buena parte de los acercamientos al origen de la propiedad y a su organización social a lo largo del tiempo, y puede dar acceso a una información de altísima calidad, aunque su manejo no deje de presentar importantes problemas³.

En el caso del País Vasco, estas dificultades se incrementan por la pobreza y escasa fiabilidad de las fuentes fiscales, y la inexistencia de un catastro hasta después de la Guerra Civil, situación consecuente con las particularidades händísticas del Régimen Foral primero, y del de Concerto Económico después⁴.

³ Reflexiones sobre sus características y problemas: M. LÓPEZ GUALLAR y M. TATJER MIR, «Las fuentes fiscales y registrales en el estudio de la estructura urbana», en A. BONET CORREA (ed.), *Urbanismo e Historia Urbana en el Mundo Hispano*, Universidad Complutense, Madrid, 1985, vol. 1, pp. 445-493; I. RODRÍGUEZ CHUMILLAS «Fiscalidad urbana durante el primer tercio del siglo XX», *Catastro*, n.º 19, 1994, pp. 64-83; y A. SEGURA I MAS (ed.), *El Catastro en España 1714-1906. De los catastros del siglo XVIII a los amillaramientos de la segunda mitad del siglo XIX*, Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria, Madrid, 1988, y A. SEGURA I MAS y I. CANET RIVES (eds.), *El Catastro en España 1906-1989. De la Ley de 1906 a la época actual*, Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria, Madrid, 1988.

⁴ E. J. ALONSO OLEA y J. M. BEASCOECHEA GANGOITI, «Fiscalidad territorial y propiedad urbana en el País Vasco. Los años finales del siglo XIX», *Vasconia. Cuadernos de Historia-Geografía*, n.º 25, 1998, pp. 5-35,

Este hecho hacía que la mayoría de las técnicas y formas de estudios planteadas en otros trabajos centrados sobre la propiedad territorial se hicieran inviables para nuestro caso⁵. De cualquier forma, las hemos podido utilizar para casos concretos y como contraste de otras informaciones.

Desde luego, otro recurso fundamental para conocer la evolución de la propiedad urbana contemporánea son los Protocolos Notariales, que aportan la información más completa y prolífica sobre la propiedad, los contratos y todo tipo de documento privado al que se quiera dar refrendo. Por ello no sólo informan sobre las ventas y cargas, son el medio perfecto para conocer las transmisiones testamentarias y los repartos de las herencias. Sin embargo, plantea un buen número de problemas⁶.

Desde luego, el apartado puramente administrativo y urbanístico se encuentra en el archivo municipal, que ha sido consultado exhaustivamente, y en los fondos correspondientes de las distintas administraciones de la época. La local a través de distintos archivos municipales de localidades de la Ría (Barakaldo, Sestao, Erandio, Portugalete...). La provincial, fundamentada en los fondos de la Diputación Foral (Archivo Foral de Bizkaia y Archivo de la

⁵ Por ello mismo las investigaciones que han tratado las ciudades vascas durante el siglo XIX y primer tercio del siglo XX omiten generalmente profundizar sobre este apartado. La razón última de este vacío estriba en la escasez y difícil acceso a fuentes sobre la materia referidas al País Vasco. Destaca entre los estudios de ámbito vasco con una perspectiva histórica la magnífica obra de L. V. GARCÍA MERINO *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, Oñati, 1987. También sobre Bilbao J. ARPAL y A. MINONDO, «El Bilbao de la industrialización: una ciudad para una élite», *Saioak*, n.º 2, 1978, pp. 31-68; N. BASURTO FERRO, *Bilbao 1876-1900. Historia de su Ensanche y su Arquitectura*, Universidad Complutense de Madrid, 1989; P. RODRÍGUEZ-ESCUADERO, *El Ensanche de Bilbao*, Departamento de Historia del Arte, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 1990, y A. AZPIRI ALBÍSTEGUI, *Urbanismo en Bilbao: 1900-1930*, Gobierno Vasco, Vitoria, 2000. Finalmente, M. GONZÁLEZ PORTILLA, et al., *Bilbao en la formación del País Vasco contemporáneo (economía, población y ciudad)*, Fundación BBV, Bilbao, 1995; y *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao*, Fundación BBVA, 2 vols. Bilbao, 2001.

En cuanto a Vitoria y San Sebastián señalar P. M. ARRIOLA, *La producción de una ciudad-máquina del capital. Vitoria-Gasteiz*, Univ. País Vasco, Bilbao, 1991; A. RIVERA BLANCO, *La ciudad levítica. Continuidad y cambio en una ciudad del interior (Vitoria, 1876-1936)*, Diputación de Alava, Vitoria, 1992, M. A. ZÁRATE MARTÍN «Vitoria: Transformación y cambio de un espacio urbano», *Boletín de la Institución Sancho el Sabio*, vol. XXV, 1981.; M. J. CALVO SÁNCHEZ, *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*, Grupo Doctor Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián, 1983, y A. MARTÍN RAMOS, *Los orígenes del ensanche Cortázar de San Sebastián*, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 2004. En general, I. GALARRAGA, et al., *Ensanques urbanos en las ciudades vascas*, Eusko Jaurlaritz/Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2002.

⁶ Entre ellos destacan, el enorme volumen de información, precariedad o total inexistencia de índices, incrementados ambos por la mezcolanza física de la variedad de documentos propios de la actividad de los notarios, y la desconexión de un medio físico concreto. Además, para el estudio de épocas más recientes se mantiene el largo e injustificado periodo de reserva legal de cien años, que imposibilita su consulta sistemática.

Casa de Juntas de Gernika). Y finalmente la estatal, Archivo Histórico Nacional (Madrid), Archivo General de la Administración (Alcalá de Henares), Archivo del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (Madrid), Archivo de la Autoridad Portuaria de Bilbao, y los fondos de las delegaciones gubernamentales en el País Vasco, especialmente las de Hacienda en Alava (Archivo Histórico Provincial de Alava (Vitoria), y Vizcaya (Archivo Histórico Provincial de Vizcaya (Bilbao).

Mención aparte merecen los fondos municipales de Getxo. En la época en la que se realizó la parte principal de la consulta de esos fondos, el Ayuntamiento de Getxo había estructurado sus series documentales en dos fondos: el Archivo Histórico Municipal de Getxo y el Archivo Municipal de Getxo. La división entre los dos se fundamenta en un criterio cronológico. El año de 1900 se utilizaba como frontera en la asignación, depositándose la documentación anterior a esa fecha en el Archivo Histórico, y la generada y que se va generando con posterioridad, es decir, la más voluminosa, en el Archivo Municipal⁷. Posteriormente, la institución encargada de estos fondos acometió una reorganización general, con nuevos inventarios y documentos descriptivos. Este cambio ha supuesto la sustitución de las antiguas referencias de localización, que yo sí mantengo en este trabajo.

Los problemas derivados de la falta de organización de una parte del Archivo Municipal cuando se accedió a la documentación, obligó a realizar una consulta exhaustiva (era la única posible). Ello ha permitido contar con una riquísima información de índole administrativo, incluyendo la serie de las licencias de obras, los expedientes y regulaciones urbanísticas, ordenanzas de todo tipo, los Libros de actas municipales, censos y padrones, y las series fiscales y estadísticas generadas.

En este contexto de escasez y dificultad de acceso a las fuentes, especialmente las referidas a la propiedad, las Fuentes Registrales —Contaduría de Hipotecas y Registro de la Propiedad— han debido constituirse en la clave documental que sostiene la estructuración básica del trabajo.

La Contaduría de Hipotecas fue creada por Carlos III en la Real Pragmática de 31 de enero de 1768 con la finalidad de inscribir las cargas sobre la

⁷ El Archivo Histórico tiene un catálogo propio. Se compone tan sólo de sesenta y cinco unidades de depósito (carpetas) y una serie de libros encuadernados aparte (libros de actas y decretos, proyectos, juntas...), de distribución poco homogénea.

En cuanto al Archivo Municipal «no-histórico», a efectos de funcionalidad, los expedientes archivados antes de la guerra civil se alojaban en las primeras secciones denominadas «antiguas (1.^a, 2.^a, 3.^o y 4.^a). Cada una de ellas se compone de unas 445 carpetas («legajos»), que suelen recibir una media de 20 expedientes («números»). Este gran volumen de documentación no contaba con una catalogación, y ni siquiera el inventario existente poseía fiabilidad, por lo que fue necesario acometer la revisión personal, una por una, de todas las carpetas y expedientes. Esto permitió, por ejemplo, contar con el repertorio completo de las licencias de obras de nueva construcción y reformas, además del amplísimo material que genera una institución de esas características.

propiedad inmueble⁸. Adquirió un carácter fiscal en 1829, y fue reformado en 1845, acercándolo a la concepción del Registro de la Propiedad Territorial, que finalmente le sustituye desde 1863⁹.

Se puede considerar a la Contaduría como la institución antecesora del Registro de la Propiedad. Este se creó por la Ley Hipotecaria de 8 de febrero de 1861, entrando en vigor el año 1863. Se establecen dos tipos de volúmenes: Libros Diarios de Operaciones, organizados cronológicamente, y los Libros de Anotaciones, donde cada finca tiene un espacio reservado para sus incidencias a lo largo del tiempo. Esta estructura y su encasillado se han venido manteniendo con muy ligeras modificaciones desde su origen hasta la actualidad¹⁰.

Su objeto son los bienes inmuebles (edificios, solares, tierras, vías férreas...) y se organiza en fincas, a las que se asigna un número, e inscripciones, que son cada una de las incidencias (cambio de propiedad, segregación, hipotecas, nuevas construcciones...) por las que la finca pasa a lo largo del tiempo. Sobre la base de la finca se estructura según criterios cronológicos: una finca nueva recibe el primer número correlativo vacante y cada inscripción se numera de la misma forma.

Los datos que incluyen son amplísimos. Por una parte, todas las vicisitudes por las que pasa casa finca: formación (superficie, linderos, carácter) conversión de rústica e urbana, edificaciones (con expresión de superficie edificada, anexos, plantas, distribución y usos), divisiones, agregaciones y segregaciones. En estos casos las nuevas fincas mantienen la referencia de la original u originales de procedencia. En cuanto a la propiedad se señala el dueño o comprador (generalmente con expresión de su profesión, vecindad, estado y edad), el tipo de transmisión (compra, herencia, donación, permuta...), las cargas sobre la propiedad (censos, servidumbres e hipotecas), su liberación, y

⁸ En la Contaduría de Hipotecas se inscribían cronológicamente las escrituras en que se imponían, se vendían o redimían cargas sobre la propiedad (censos, mayorazgos, obra pías, hipotecas...), los contratos con cláusula hipotecaria y las ventas e bienes hipotecados.

En el caso de Vizcaya sus fondos se encuentran depositados en Archivo Histórico Provincial. El registro del partido de Bilbao consta de 14 libros de gran formato de diversa paginación, 5 libros de índices generales y uno alfabético. Al periodo que comienza en la década central del siglo XIX corresponden 5 de esos libros —del 10 (1849-1852), al 14 (1861-1862)— y los dos últimos de índices.

⁹ Los aspectos jurídicos del urbanismo histórico se pueden encontrar en M. BASSOLS COMÀ, *Génesis y evolución del Derecho Urbanístico Español, 1812-1956*, Montecorvo, Madrid, 1973, y los más específicamente registrales en R.M. ROCA SASTRE, *Derecho Hipotecario*, Barcelona, IV Tomos, 1979 (7.^a) y M. PESET «Los orígenes del registro de la Propiedad en España», *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, vol. LIV, n.º 527, 1978, pp. 695-716. Sobre su organización: J. M. CHICO ORTIZ, et al., *Manual del Registro de la Propiedad*, Marcial Pons, Madrid, 1966.

¹⁰ Además, se estableció la obligación de realizar Libros Índices, pero en el caso del Registro de Bilbao sólo se encuentran rudimentarios libros de propietarios con anterioridad al actual fichero, que comienza en la década de 1960.

la referencia notarial correspondiente. Esto último permite utilizarlo perfectamente como índice de los protocolos notariales.

Los principales problemas que entraña su consulta son la propia riqueza de la información contenida y los criterios que la estructuran¹¹. Se trata de una información «flujo», muy dinámica y de laboriosa utilización. Por otro lado, la inscripción en el Registro es voluntaria, y aunque casi siempre se realiza puede hacerse con retrasos importantes sobre la fecha real de la operación. De la misma forma, la valoración económica que se hace en las operaciones, exactamente igual que sucede en la actualidad, puede presentar inevitables ocultaciones de las cantidades reales¹².

Sin embargo, el principal defecto es la falta de correlación con una representación cartográfica, facilitando los errores en medidas y formas, y complicando sustancialmente la correcta identificación de los espacios. Esto es especialmente grave para ámbitos rurales o suburbanos, y obliga a una permanente y meticulosa corrección de los datos.

Las ventajas, en cambio, son amplias y manifiestas, y su recurso ha permitido, normalmente en conexión con datos de otros orígenes, abordar multitud de temas relacionados con el mundo urbano, y desde puntos de vista variados¹³.

Esta situación, unido a la particular precariedad de las fuentes fiscales en el ámbito del País Vasco, que limitan extraordinariamente otro tipo de fuentes para el análisis de la propiedad territorial y las estrategias urbanas con una cierta fiabilidad y homogeneidad, ha hecho que nos hayamos decidido por practicar una metodología de investigación que creemos novedosa dentro de la historiografía española.

¹¹ Sobre la utilización de la Contaduría y Registro Territorial en la Historia Urbana ver: R. MAS HERNÁNDEZ «Algunas fuentes para el estudio de la propiedad inmobiliaria», *Rev. Universidad Complutense*, vol. XXVIII, n.º 115, 1979, y «El Registro de la Propiedad y el análisis geográfico de la propiedad urbana y territorial», en *Jornadas de Geografía y Urbanismo*, Consejería de Obra Públicas y Ordenación Territorial, Junta de Castilla-León, Salamanca, 1984, pp. 143-153; M. LÓPEZ GÜALLAR y M. TATJER MIR, «Las fuentes fiscales y registrales en el estudio de la estructura urbana», en A. BONET CORREA (ed.), *Urbanismo e Historia Urbana en el Mundo Hispano*, Universidad Complutense, Madrid, 1985, vol. 1, pp. 445-493, y M. TATJER MIR, «El registre de la propietat com a font per a l'estudi dels fets urbans», en *Les ciutats petites i mitjanes a Catalunya. II setmana d'Estudis Urbans a Lleida*, Generalitat de Catalunya, Barcelona, 1987, pp. 617-640.

¹² Una reflexión sobre este problema se puede encontrar en R. MAS HERNÁNDEZ, *El barrio de Salamanca. Planeamiento y propiedad inmobiliaria en el ensanche de Madrid*, Madrid, 1982, pp. 82-83.

¹³ Como ejemplos del uso de los registros territoriales en la investigación de Historia Urbana se pueden destacar: E. CANOSA ZAMORA, *La promoción inmobiliaria en la periferia noroeste de Madrid*, (tesis doctoral inédita), Madrid, 1990.; F.R. GARCÍA VERDUGO, *Córdoba. Burguesía y urbanismo. Producción y propiedad del suelo urbano: el sector del Gran Capitán, 1859-1936*, Córdoba, 1992.; R. MAS HERNÁNDEZ «Los orígenes de la propiedad inmobiliaria en el extrarradio norte de Madrid», *Ciudad y Territorio*, n.º 1/1979, 1979, pp. 77-86, y *El barrio de Salamanca. Planeamiento y propiedad inmobiliaria en el ensanche de Madrid*, Madrid, 1982.; y M. TATJER MIR, *Burgueses, inquilinos y rentistas*, Madrid, 1988.

Fundamentalmente, consiste en la consulta exhaustiva de todas y cada una de las inscripciones registrales para el marco espacial y cronológico considerado¹⁴. Hemos conseguido de esta forma un acceso completo a todas las transacciones registradas en Getxo durante los setenta años que abarca el estudio, ya que al tratarse de un periodo tan amplio parece asegurado que la totalidad de los terrenos terminaron por ser registrados en algún momento¹⁵.

La riqueza de información resultante es extraordinaria, y aunque no deja de presentar problemas en su tratamiento y elaboración¹⁶, consideramos que puede aportar una nueva vía de investigación y una metodología que puede ofrecer resultados muy enriquecedores en su aplicación a otros estudios que sigan planteamientos semejantes, o que en general se enfrenten a los problemas urbanos desde cualquiera de sus perspectivas.

Por la importancia que tiene en el desarrollo de la investigación, es necesario hacer una mención específica a las fuentes para el estudio del proceso de desamortización. Los expedientes directos de las oficinas administrativas encargadas de la desamortización en Vizcaya, depositados en el Archivo Histórico Provincial de Vizcaya, y que han sido consultados para el área de estudio, no pueden calificarse como tales. Más bien se trata de documentación administrativa complementaria y dispersa, junto a una serie de listas incom-

¹⁴ En cuanto a volumen de información manejada ha sido la totalidad de las inscripciones de los municipios de Getxo y Leioa desde el comienzo del registro en 1863 hasta el año 1935, más una búsqueda selectiva de determinadas fincas conflictivas, que concluyen su estructuración con posterioridad a esa fecha. Para evaluar su tamaño valga decir que en ese periodo sólo en Getxo se abrieron 92 libros, cada uno de 250 folios registrales de doble vuelta. Las fincas correspondiente al área rural de Andramari y el núcleo tradicional de Algorta se consultaron también, aunque sus datos se conservaron aparte, y no se incluyeron en la base de datos general. Esta ha terminado por alcanzar un volumen de más de 8.000 fichas distintas, cada una con unos treinta campos de información directa.

¹⁵ No existe la misma seguridad respecto a las construcciones, que podían tardar muchos años en ser registradas. Sin embargo, en ese caso el problema se soslaya gracias a la consulta paralela de las licencias de obras municipales. Por ello, cuando no refiramos a la evolución de la propiedad territorial se tratará exclusivamente de los terrenos y solares.

¹⁶ El principal es su carácter fluido, es decir, que resulta muy complicado establecer el estado completo de la propiedad en un momento concreto. Yo lo he realizado en esta investigación para el año 1900, y en este trabajo se incluye convertidas en restituciones parcelarias y de la propiedad en espacios urbanos concretos en esa fecha.

En otros ámbitos geográficos donde las fuentes fiscales son más completas se suele soslayar esta dificultad cruzando la información del registro con las Estadísticas de la Propiedad Territorial. Esto sería posible también realizarlo en Vizcaya a partir de 1912, en que la Diputación comenzó por fin a implantar una contribución territorial con base estadística y aparecieron por primera vez los amillaramientos (que en otros lugares de la geografía peninsular contaban con más de cincuenta años de existencia). En el caso de Getxo, el archivo municipal conserva un padrón de propiedad urbana de 1893, y padrones regulares acompañados de hojas declaratorias para plusvalías en 1912, 1916 y 1928. Sin embargo de momento he renunciado a su utilización ya que varios se conservan en un estado muy precario, la riqueza informativa del registro nos permitía soslayarlos y conseguimos así una homogeneidad de la fuente de información que facilita el análisis de larga duración.

pletas y de escasa fiabilidad. Por otra parte, no han podido ser consultados la serie de libros generados durante el proceso por dificultades de índole administrativo¹⁷.

En cambio, los resultados en el Archivo Histórico Provincial de Álava han sido más satisfactorios. En este fondo se encuentra parte de la documentación correspondiente al primer periodo, en el que la administración de Ventas de Bienes Nacionales para todo el País Vasco se centralizaba en Vitoria.

Ante estos problemas en la conservación de la que teóricamente tendría ser la principal fuente de conocimiento de la desamortización en Vizcaya, el acceso a los aspectos administrativos del proceso se han completado recurriendo a los fondos del Archivo Histórico Nacional, provenientes de los ministerios de Hacienda y Obras Públicas, diversas series del Archivo General de la Administración, y las generadas por las Instituciones Forales, la Diputación y el propio Ayuntamiento de Getxo¹⁸.

Sin embargo, considerando las particularidades administrativas del proceso desamortizador en el País Vasco, todo parece indicar que los fondos de la Diputación Foral de Vizcaya deberían ser una de la principales fuentes de información sobre este asunto. Desgraciadamente, la documentación conocida de ese origen es muy limitada y parcial¹⁹.

Así, el fondo documental que ha servido de espina dorsal de la investigación también en este caso, ha sido el Registro de la Propiedad Territorial de Bilbao, completado por la Contaduría de Hipotecas para las fechas iniciales. A través de la consulta exhaustiva de las inscripciones de las fincas desamortizadas en el Registro se puede realizar un seguimiento completo, no sólo del momento subasta-remate, sino de la evolución posterior de las fincas y sus propietarios.

Sus ventajas, limitaciones y la metodología empleada ya han sido señaladas al principio de este trabajo, por lo que no redundaremos ahora en ellas. Tan sólo señalar para el caso concreto del estudio de la desamortización que permite distinguir con claridad los compradores auténticos de los testaferros, ofrece la seguridad de conocer la totalidad de las propiedades, y la posibilidad de corregir la distorsión resultante de los frecuentes errores en las medidas

¹⁷ De cualquier forma, según las indicaciones que he recibido parece que los fondos conservados en esta situación son poco significativos.

¹⁸ En el Archivo Histórico Nacional se han revisado, del Ministerio de Hacienda, los fondos de la Dirección General de Propiedades del Estado, Legajos de la Serie General, y Libros de Actas de la Junta Superior de Ventas de Bienes Nacionales. En cuanto al Ministerio de Obras Públicas, las Actas de la Junta Consultiva de caminos, canales y puertos, y el fondo de Puertos de la serie general.

¹⁹ En el Archivo de la Casa de Juntas de Gernika aparece una relativamente abundante documentación, pero se refiere fundamentalmente al proceso político y administrativo seguido, y mucho menos a las ventas en sí. En cuanto al Archivo Histórico de la Diputación Foral de Vizcaya (Bilbao), es posible que cuando terminen de inventariarse sus fondos administrativos del siglo XIX se encuentre información de interés.

originales. Además permite unificar en el marco concreto de la finca registral toda una serie de informaciones dispersas, que de otra forma resultarían difícilmente comprensibles.

Por último, aclarar que hemos mantenido todas las referencias métricas exclusivamente en el sistema decimal —metros cuadrados y hectáreas— y las monetarias en pesetas. Las mediciones originales se hicieron en pies, estados o metros, y las valoraciones en reales, escudos y pesetas, debido a que tratamos un espacio temporal de más de cuarenta años. La complicación que presentaba esta variedad de escalas ha aconsejado realizar esa distorsión del original.

La posición de esta obra

La base de investigación que ha servido para conformar la presenta publicación es una tesis doctoral, titulada *Desarrollo económico y urbanización en la Ría de Bilbao. La conformación urbana de Getxo (1860-1930)*, presentada en el Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, en 1995.

Desde ese momento a la actualidad ha pasado mucho tiempo, y la preparación del trabajo para su publicación ha recorrido muchas fases y vicisitudes. Finalmente, la obra resultante recoge sólo una parte del trabajo académico original, toda la base y el modelo urbano vinculado a las estancias de baños hasta el año 1900. El desarrollo del modelo de estancia definitiva como barrio residencial de elite vinculado a Bilbao, que corresponde al periodo 1900-1930, ha quedado fuera por diversas razones.

Al preparar esta edición se ha incorporado a las páginas un buen número de reflexiones, trabajos y estudios realizados con posterioridad a 1995, ya que el autor ha continuado vinculado a este campo de investigación.

En cambio, la bibliografía y las referencias bibliográficas han mantenido en lo fundamental el estado original, incorporándose sólo aquellas obras más recientes que hayan aportado novedades directas y sustanciales, o que se han considerado imprescindibles para una correcta comprensión de los procesos tratados.

2

El marco general de la urbanización en la Ría de Bilbao

2.1. Introducción: la Industrialización en Vizcaya

La dinámica histórica de todo el área de la Ría de Bilbao se define desde la segunda mitad del siglo XIX por el proceso de industrialización y modernización social que, en último grado, terminó provocando la ruptura de la sociedad tradicional, y la configuración de una sociedad capitalista, compleja y diversificada.

2.1.1. *Los primeros pasos*²⁰

A finales del siglo XVIII, la crisis de la estructura socioeconómica tradicional vizcaína, se manifiesta en la decadencia del potente sector proto-industrial vasco, caracterizado por las ferrerías, y la quiebra de los resortes básicos del sector comercial. La coyuntura bélica europea durante los años finales del siglo XVIII y los primeros del siglo XIX significaron un primer factor de desconexión de los mercados internacionales a los que se vinculaban. Simultáneamente, la siderurgia tradicional sufrió un progresivo estrangulamiento, derivado de las dificultades de aprovisionamiento y carestía de

²⁰ Haremos una pequeña introducción a los orígenes de la revolución industrial en Vizcaya y sus principales consecuencias. Es un tema que cuenta con una amplísima bibliografía. Un marco general y abundantes referencias se pueden encontrar en M. GONZÁLEZ PORTILLA, *et al.*, *Bilbao en la formación del País Vasco contemporáneo (economía, población y ciudad)*, Fundación BBV, Bilbao, 1995.

madera para producir carbón²¹, y de la no aplicación de las nuevas mejoras técnicas que provenían de la revolución industrial. La pérdida consecuente de competitividad acarrió el desplazamiento de los mercados, primero del norte y noroeste de Europa y luego del americano, por parte de los hierros suecos y rusos, y el hundimiento definitivo con la incorporación foránea de la revolución industrial al sector. De forma paralela, se asistió a la quiebra parcial de las funciones de intermediación que los comerciantes bilbaínos venían realizando entre el interior peninsular y los puertos europeos. La respuesta inicial fue reorientar sus capitales hacia actividades agrícolas, la propiedad inmobiliaria y la diversificación del tráfico comercial.

La unificación aduanera del Estado se fue convirtiendo progresivamente en un objetivo vital, puesto que les daría el acceso al mercado español sin las barreras aduaneras forales. Por lo tanto, la crisis del modelo económico vasco basado en la primacía del sector exterior se imbricaba profundamente con la crisis del sistema foral tradicional, y la emergencia y desarrollo del capitalismo industrial. Paralelamente, se desarrollaban las nuevas estructuras de organización del Estado, por medio del «Estado-nación», que llevaba implícito la formación de un mercado nacional, base de la expansión del nuevo capitalismo.

El triunfo liberal en la Primera Guerra Carlista se saldó con la liquidación de la parte sustancial del régimen foral y el traslado de las aduanas a la costa en 1841. La burguesía vasca pasaba a contar con un mercado para sus productos, y el aumento consiguiente de la demanda permitió iniciar una serie de nuevos proyectos empresariales e industriales. Se abría un nuevo horizonte económico, definido por la primacía del mercado nacional, y la inversión en sectores productivos, industriales (S. Ana de Bolueta, La Merced y el Carmen de Barakaldo²²), financieros (Banco de Bilbao en 1857), y en el trazado de infraestructuras (ferrocarril a Tudela en 1857). Estas primeras iniciativas tuvieron el soporte tanto del capital autóctono como del procedente de las antiguas colonias.²³ Las fábricas de Bolueta y Guriezo, por citar las más emblemáticas, son una buena muestra de este doble soporte financiero.

Antes de 1873 ya habían surgido varios sectores económicos claves que tendrían enormes repercusiones futuras. El origen de los capitales, y la articulación de la experiencia empresarial y profesional imprescindible provenían de los restos de la antigua economía mercantil de Bilbao. Los mismos nom-

²¹ A. GOGESKOETXEA, *Los montes comunales en la Merindad de Busturia, siglo XVIII-XIX*, Departamento Historia Contemporánea UPV-EHU, Leioa, 1993, que evalúa los rendimientos decrecientes de la explotación maderera desde finales del siglo XVIII, ver pp. 177-190.

²² En los mismos años se sucedieron iniciativas empresariales en los sectores textil, harinero, conservero, papelerero, curtidos..., y en la metalurgia y minería. M. GONZÁLEZ PORTILLA, «Los orígenes de la sociedad capitalista en el País Vasco. Transformaciones económicas y sociales en Vizcaya», *Saioak*, n.º 1, 1977, pp. 67-127.

²³ M. GÁRATE «Comercio, burguesía y acumulaciones de capital en el País Vasco (1700-1841)», *Ekonomiaz*, n.º 9-10, 1988, pp. 35-54.

bres aparecían a la cabeza de las instituciones financieras, industriales y ferroviarias creadas entre 1841 y 1872. La presencia de una banca comercial sólida como la que representaba el Banco de Bilbao significaba una garantía para la continuidad del sistema productivo en formación y para su agilidad operativa. Además, durante sus primeros años de vida estuvo íntimamente imbricado en la financiación del vital enlace ferroviario con el interior peninsular.

El ferrocarril de Bilbao a Tudela fue la principal iniciativa en materia de infraestructuras antes de la última guerra carlista. La comunicación con el mercado interior quedaba así garantizada, y la burguesía bilbaína acometía su primera gran empresa, diferenciada del tradicional control extranjero de los ferrocarriles españoles durante esos años²⁴. Se conectaban así a través del valle del Ebro las dos mayores regiones industriales (Cataluña y País Vasco), y las dos áreas más dinámicas de España (cornisa cantábrica y zona catalano-levantina). Era el nuevo eje del desarrollo español. El centro del capitalismo industrial de España nacía en la periferia norte. El resto, centro, sur y oeste geográficamente, se convertía en periférico, y presentaba importantes atrasos respecto al centro industrial.

Así, durante las décadas centrales del siglo XIX se había consolidado un grupo social y empresarial de origen y fundamentos mercantiles e implicaciones industriales, que dominaría la vida económica y social en el entorno de Bilbao hasta más allá del final de la Segunda Guerra Carlista. Su base productiva eran las casas de comercio (cereales, bacalao, madera, vino, productos textiles y químicos, maquinaria, carbón, etc.), reguladas por el tráfico entre la península, los puertos europeos y los coloniales. Junto al comercio controlaban la banca y diversos sectores industriales más o menos desarrollados: astilleros, metalurgia, alimentación y compañías navieras.

Esta burguesía supo capitalizar su éxito, y sentar las bases de una economía vizcaína continuista con la de la etapa previa, pero mucho más diversificada, y que había acometido un primer impulso modernizador en el campo industrial. Instalada en la cúspide social pudo interpretar a su conveniencia la aplicación del régimen liberal en Vizcaya y capitalizarlo en su propio beneficio²⁵.

²⁴ A. M. ORMAECHEA, *Ferrocarriles en Euskadi. 1855-1936*, Eusko Trenbideak, Bilbao, 1989; P. A. NOVO LÓPEZ, *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco. Mercado y ordenación del territorio*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1995; M. O. MACÍAS MUÑOZ, *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*, Departamento Historia Contemporánea UPV-EHU, Leioa, 1994, y M. GONZÁLEZ PORTILLA, *et al.*, *Ferrocarriles y Desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1996.

²⁵ Sin duda, la difusión entre esta burguesía de las prácticas de inversión conservadoras y especulativas fue muy importante, aunque su caracterización genérica estaba más cercana a la del *burgués empresario* que a la del *burgués rentista*, definidas en el marco español. Ver: A. BAHAMONDE MAGRO y J. TORO MÉRIDA, *Burguesía, especulación y cuestión social*

Durante el tercer cuarto del siglo XIX, Bilbao era aún un mundo pequeño con una pequeña burguesía de familias enriquecidas y respetadas. El Bilbao de los escritorios y los paseos, idealizado inmediatamente en los testimonios y memorias de quienes lo conocieron en su juventud y debieron vivir la compleja ciudad posterior a la década de 1890²⁶. El dinero era el valor dominante, y el grupo más enriquecido de la sociedad constituía la elite burguesa, que convivía con los restos de las viejas familias de propietarios y mayorazgos ya en franco retroceso. Comenzaron a seguir las corrientes dominantes europeas y, al modo de Europa, se construyeron villas en los terrenos que luego corresponderían al Ensanche o en el Campo Volantín. También ellos introdujeron la moda del veraneo.

El turismo, sobre todo en su vertiente de estancias veraniegas vinculadas a los baños de mar, tuvo un desarrollo fulgurante en distintos puntos del área costera del País Vasco, sobre todo en el Abra de Bilbao, San Sebastián y Zarautz. En las localidades costeras guipuzcoanas, con San Sebastián a la cabeza, constituyó uno de los sectores económicos más punteros, ya que lograron atraer a la corte, el gobierno, y gran parte de las elites españolas, que arrastraron progresivamente a las clases acomodadas durante el verano. En Vizcaya, fue precisamente el nuevo turismo que buscaba los baños de mar uno de los principales impulsos del desarrollo urbano de la margen derecha del Abra.

Tras el final de la guerra carlista, estos grupos burgueses continuaron desarrollando actividades similares a las que le caracterizaron durante las

en *Madrid del siglo XIX*, Siglo XXI, Madrid, 1978; y A. PONS y J. SERNA, *La ciudad extensa. La burguesía comercial-financiera en la Valencia de mediados del siglo XIX*, Eds. Alfons el Magnànim, Valencia, 1992.

En el marco vasco J. AGIRREAZKUENAGA, *Vizcaya en el siglo XIX: las finanzas públicas de un estado emergente*, U.P.V./ E.H.U., Leioa, 1987, y también M. MONTERO, «La industrialización y la nueva burguesía bilbaína», en J. M. GONZÁLEZ CEMPELLÍN y A. ORTEGA BERRIGUETE (eds.), *Bilbao, Arte e Historia*, Diputación de Vizcaya, Bilbao, 1990, vol. 2, pp. 11-31, *La burguesía impaciente. Especulaciones e inversiones en el desarrollo empresarial de Vizcaya*, Beitia Ediciones, Bilbao, 1994, *La California del Hierro. Las minas y la modernización económica y social de Vizcaya*, Beitia Ediciones, Bilbao, 1995, especialmente 13-60; M. GONZÁLEZ PORTILLA, *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*, Haramburu, San Sebastián, 1981; Mecanismos de producción y reproducción social de las élites económicas y del capitalismo en la Restauración», *Historia contemporánea*, n.º 8, 1992, pp. 143-176, y «Poder y lobbies económicos en la Restauración. La transformación de la clase política». En *Cultura y culturas en la Historia*, 119-168. Salamanca, 1995, y A. GALARZA, *Los orígenes del empresariado vasco. Creación de sociedades e inversión de capital. Bilbao, (1850-1882)*, Beitia, Bilbao, 1996. También L.V. GARCÍA MERINO, *La formación ...*, pp. 451-459.

²⁶ Por ejemplo: J. De ORUETA, *Memorias de un bilbaíno 1870-1900*. San Sebastián, 1929; J.C. GORTAZAR, *Bilbao a mediados del siglo XIX, según un epistolario de la época.*, Bilbao, 1966; M. UNAMUNO, *De mi país. Descripciones, relatos y artículos de costumbres. Recuerdos de niñez y mocedad. Sensaciones de Bilbao*. Buenos Aires, 1942, y luego I. PRIETO, *Pasado y futuro de Bilbao*. Barcelona, 1991 (1.ª Toulouse, 1947).

décadas anteriores²⁷. El Banco de Bilbao se centraba en el servicio financiero de las actividades mercantiles y convivía con las tradicionales casas de banca que aún perduraban. Las casas de comercio vivían del tráfico entre Europa, las colonias, y la península. Algunos sectores industriales (los tradicionales astilleros, navieras y metalurgias) pertenecían también a este ámbito empresarial.

Durante la década de 1880 las iniciativas más importantes se materializaron en el campo de las infraestructuras ferroviarias²⁸. Sus inversiones e iniciativas empresariales fueron determinantes en la realización de toda una red de enlaces ferroviarios de cercanías entre Bilbao y su entorno inmediato. Quedaron así comunicadas con la capital provincial las poblaciones de los dos márgenes de la ría: Bilbao-Portugalete (inaugurado en 1888), Bilbao-Las Arenas (1887), y Las Arenas-Plentzia (1893). También las del interior oriental de Vizcaya: Bilbao-Durango (1882) que luego se amplió a Pedernales (1893), y a Zumarraga (1889) y llegó hasta San Sebastián en 1901²⁹. Finalmente, con el valle del Cadagua: Bilbao-Balmaseda (1890) que conectó con la de Santander en 1898, y que se expandió hacia la cuenca minera palentino-leonesa mediante su enlace al ferrocarril de la Robla³⁰.

Simultáneamente, los yacimientos mineros de la cuenca vizcaína se revalorizaron de forma extraordinaria, debido a su riqueza, facilidad de extracción, cercanía de la ría y por su adecuación a las exigencias del procedimiento Bessemer (1856). El impulso al desarrollo de la explotación regular del hierro había comenzado durante la década de 1860 (Ferrocarril de Triano, 1865). Pero a partir de 1876, al concluir la interrupción provocada por la Segunda Guerra Carlista, se inició una nueva etapa marcada por la explotación masiva del mineral de hierro, con destino a la exportación. El ascenso de la exportación de hierro fue muy rápido, pasando de poco más de un millón de toneladas en 1878-79, a un máximo de 6,5 millones de toneladas exportadas en 1899. Se estima que el valor del hierro extraído entre 1876 y 1900 superó los 1.000 millones de pesetas³¹. En poco tiempo se crearon toda una serie de infraestructuras (nuevo puerto, ferrocarriles mineros, cargaderos y tranvías aéreos) y una compleja

²⁷ La convivencia entre este ámbito capitalista tradicional y el más moderno vinculado a la acumulación originada por la explotación minera durante los años inmediatos al final de la segunda guerra carlista se encuentra perfectamente enunciado en M. MONTERO, «Modernización Económica y desarrollo empresarial en Vizcaya, 1890-1905». *Ekonomiaz*, n.º 9-10 (invierno-primavera), 1988, pp. 225-253, especialmente en pp. 226-234.

²⁸ M. MONTERO, «La industrialización y la nueva burguesía...», *op. cit.*, p. 21. y P. NOVO LÓPEZ, *La explotación de la red... op. cit.*

²⁹ O. MACÍAS MUÑOZ, *Ferrocarriles y desarrollo económico ...*, *op. cit.*; A. ORMAE-CHEA, *Ferrocarriles en ...*, *op. cit.*; P. NOVO LÓPEZ, *La explotación de la red... op. cit.*; M. GONZÁLEZ PORTILLA et. al., *Bilbao en la formación ...*, *op. cit.*, pp. 451-540.

³⁰ S. SERRANO ABAD, «El valle del Cadagua: un espacio marginal a las puertas de la metrópoli bilbaína». Tesis doctoral inédita, Universidad del País Vasco, 1993.

³¹ M. MONTERO, *Mineros, banqueros y navieros*. Leioa, Universidad del País Vasco, 1990.

articulación empresarial para garantizar la agilidad en la comercialización del mineral³². Pese a la importante participación de compañías extranjeras en la explotación y transporte del mineral, entre un 63% y un 75% de los beneficios de la explotación minera quedaron en Vizcaya³³.

Comenzó así una masiva acumulación de capital, que por la gran concentración del sector quedó en muy pocas manos. Gran parte de éste fue invertido en nuevos sectores productivos. Primero en la nueva siderurgia, con una clara vocación a ocupar el mercado europeo que demandaba lingote de hematites y, por lo tanto, a producir lingote de hierro para la venta: la «San Francisco de Mudela» (en producción desde 1880), la «Vizcaya» y «Altos Hornos de Bilbao» (constituidas ambas en 1882). El destino de su producción era mayoritariamente la exportación, sumó el 89% del total extraído en 1876-1900, pero para el quinquenio 1886-90 Vizcaya ya producía el 77% del hierro colado y el 84,5% del acero español.³⁴ Alrededor de estas instalaciones fueron surgiendo las nuevas metalúrgicas y transformadoras de hierro y acero: Talleres de Deusto, Aurrera, Iberia, Tubos Forjados, Basconia, Talleres de Zorroza, Alambres del Cadagua, etc..

El tráfico minero y el aprovechamiento del retorno para traer carbón, tecnología y otros productos posibilitaron también la expansión de las compañías navieras y, progresivamente, de otras muchas actividades. Desde 1890, Vizcaya asistió a una aceleración del desarrollo económico que cristalizó en una nueva estructura productiva. Se consolidaron y ampliaron los sectores siderúrgico, metalúrgico y naviero. Nació una banca diversificada y moderna, y se fueron incorporando nuevas ramas productivas de gran trascendencia: hidroeléctricas, aseguradoras, químicas, y papeleras.

La inversión alcanzó en Vizcaya una aceleración sin precedentes entre 1898 y 1901, y los mismos cambios se manifestaron con fuerza inusitada en los campos demográfico y urbanístico. La coincidencia de la acumulación de capitales mineros, la expansión de los bancos, los proyectos de saneamiento de la deuda española, y la repatriación de capitales cubanos enmarcaron ese impulso inversor. Sus direcciones fueron múltiples: navieras (14 nuevas compañías), minería (plomo, hierro cobre y azufre principalmente), los seguros

³² E. GONZÁLEZ URRUELA, *De los tajos a los embarcaderos. La construcción de los espacios de la minería del hierro en Vizcaya y Cantabria (1860-1914)*, Ariel, Barcelona, 2001, y S. SERRANO, «Paisaje e industria en el Bilbao del despegue (1860-1930)», *Historia Contemporánea*, n.º 24, 2002, pp. 223-243.

³³ Cálculos de M. GONZÁLEZ PORTILLA, *La formación de la ...*, op. cit., 66-69 y de M. MONTERO, *Mineros ...*, op. cit., pp. 175-188. Las circunstancias que justificaron este hecho fueron: diversidad geográfica en la demanda de mineral, que permitía que los precios no se deprimiesen; la principal inversión en infraestructura, el puerto, se autofinanció por medio de impuestos; y los ferrocarriles mineros debieron adaptar sus tarifas a las del ferrocarril de Triano, propiedad de la Diputación.

³⁴ M. GONZÁLEZ PORTILLA, *La Siderurgia vasca (1880-1901). Nuevas tecnologías, empresarios y política económica*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1985, p. 145.

(Aurora en 1900 y La Polar en 1901), astilleros (Nerviión y Euskalduna), bancario (fusión del Banco de Bilbao y del Banco del Comercio, fundación del Banco de Vizcaya y del Crédito de la Unión Minera y otros más pequeños), siderúrgico (fusión de Altos Hornos de Bilbao, la Vizcaya y la Iberia para formar Altos Hornos de Vizcaya), eléctricas (formación de Hidroeléctrica Ibérica e Hidráulica del Fresser), etc.

En conjunto, entre 1898 y 1901 se fundaron en Vizcaya 341 sociedades, con un capital nominal de 699 millones de pesetas, una cifra cercana a los presupuestos del Estado. Se difundió también la inversión de capitales locales fuera del Señorío y los primeros afanes monopolistas, madurando un nuevo modelo económico, plenamente integrado en el capitalismo industrial, que continuó desarrollándose durante las primeras décadas del siglo xx³⁵. Simultáneamente, este grupo burgués daba el salto a la política para ocupar cargos provinciales, en las Cortes y el gobierno, y actuar y dirigir los nuevos signos de la política nacional. Ello se materializó en un reforzamiento del proteccionismo, y en una creciente corporativización de la economía española.

El sistema de partidos políticos y el régimen de la Restauración no eran garantías suficientes para los nuevos intereses económicos y empresariales vascos, que habían invertido y arriesgado grandes sumas de capital en el último cuarto del siglo XIX en industrias y sectores escasamente desarrollados en España. De ahí partía su atracción lógica por la política y su interés por estar presente en las esferas donde se tomaban las decisiones institucionales sobre las cuestiones económicas y arancelarias. El asalto al poder político regional, primer paso hacia el nacional, se inició modestamente en la década de 1880, en paralelo a las primeras grandes inversiones, con Víctor Chavarrí o José María Martínez de las Rivas, aunque todavía las viejas elites detentaban el control político regional³⁶. Fue el periodo 1890-1903 cuando se produjo el relevo definitivo, siendo sustituida la vieja clase política por los nuevos empresarios, los cuales no escatimaron dinero y todo tipo de esfuerzos para hacerse con el escaño. Apellidos destacados de esa burguesía conformaron la nueva clase dirigente política. Entre ellos se pueden destacar los Chavarrí (Víctor y Benigno), Juan Tomás Gandarias, Eduardo Aznar Tutor, los Ybarra (Ramón y Fernando M.^a), Federico Echevarría, Tomás Zubiría, Estanislao de Urquijo y otros. A estos nombres se fueron añadiendo otros nuevos durante la segunda etapa de la Restauración³⁷.

³⁵ M. GONZÁLEZ PORTILLA, *La formación de la ...*, *op. cit.* y *La Siderurgia vasca ...*, *op. cit.*; M. MONTERO, *Mineros ...*, *op. cit.*

³⁶ Una manifestación de los posicionamientos políticos y económicos de las antiguas y nuevas elites regionales se materializó con motivo de la consecución en 1878 de un régimen hacendístico propio para las provincias vascas, el *concierto económico*. Ver: E. J. ALONSO OLEA, *El Concierto Económico (1878-1937). Orígenes y formación de un Derecho histórico*. Oñate, 1995.

³⁷ M. GONZÁLEZ PORTILLA, «Poder y lobbies económicos ...».

2.1.2. *El nuevo puerto de Bilbao: una infraestructura clave*

Un factor que actuaba como precondition ineludible tanto para el desarrollo de la industria como para la materialización de un nuevo esquema urbano eran las condiciones físicas de la ría y el puerto. La adecuación y ampliación de las instalaciones portuarias de la ría significó una infraestructura clave, realizada desde 1877 por la Junta de Obras del Puerto, dirigida hasta 1908 por Evaristo de Churruca. Desde siempre, la mejora de las condiciones de navegación de la ría fue un objetivo primordial para Bilbao y los municipios ribereños. El Consulado de Bilbao fue el principal responsable de las actuaciones hasta su disolución en 1844, dejando canalizados veintiún kilómetros de muelles de la ría, tras un proceso de tres siglos de obras. Sin embargo, pese a la importancia de las realizaciones antiguas, la auténtica construcción de la actual ría comenzó en 1877 con la constitución de la Junta de Obras del Puerto (JOP), dirigida por el ingeniero Evaristo de Churruca³⁸.

En una primera etapa, hasta 1887, Churruca se dedicó a la mejora de la ría y acondicionamiento del puerto interior, centrándose en la desaparición de la barra de Portugalete, las rectificación del trazado (sobre todo condicionado por la violenta curva de Elorrieta) y el dragado del fondo, junto a otras obras complementarias. El problema principal era el de «la barra», condicionando todo el tráfico de la ría. Su escasa profundidad y variabilidad en el cauce provocaban en ocasiones enormes dificultades para traspasarla, llegándose incluso a interrumpir completamente la navegación, como ocurrió entre noviembre de 1875 y febrero de 1876³⁹. La solución proyectada consistió en la construcción en Portugalete de un muelle de 800 metros de longitud, que encauzaba la salida del agua de la ría y, combinado con el efecto de las corrientes, le permitía excavar los bancos de arena creando un surco profundo y fijo. Su construcción comenzó en 1881 y ya antes de completarse (1887) obtuvo resultados espectaculares, consiguiendo rápidamente un cauce mucho más ancho y profundo. El antiguo calado máximo en la entrada de entre diez y quince pies, fue sustituido por otro que oscilaba entre dieciocho y veintiún pies. Esto se tradujo en que la carga media por buque dedicado al tráfico de

³⁸ Los datos básicos sobre las obras en la ría se pueden encontrar en E. CHURRUCA, «El puerto de Bilbao. Obras de defensa y camino de servicio de la costa de Algorta», *Rev. Obras Públicas*, XLIV (II) y XLVIII (II) (1897 y 1901) y JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BILBAO, *Homenaje a Churruca, Churruca y el puerto de Bilbao (apuntes históricos, antecedentes históricos y resumen descriptivo)*, Impr. E. Verdes, Bilbao, 1909; y M. LLANO GOROSTIZA, *100 años de la Junta del Puerto y ría de Bilbao*, Junta Puerto Bilbao, Bilbao, 1977.

³⁹ A. CEARRETA, «Cambios medioambientales en la ría de Bilbao durante el Holoceno», en J. M. BEASCOECHEA, G. MEAZA y S. SERRANO (eds.), *Homenaje a Félix María Ugarte Elorza*, Eusko ikaskuntza, Donostia, 1993, vol. Cuaderno de Sección Historia-Geografía 20, pp. 435-454.

exportación pasó de 436 toneladas en el ejercicio 1878-79, a 1.028 toneladas en el de 1887-88⁴⁰.

A partir de 1887, y hasta 1902, la JOP se concentró en la construcción del puerto exterior. La mejora de la ría abarató y facilitó la exportación del mineral de hierro, que creció extraordinariamente hasta 1901. Este mismo éxito de sus primeras realizaciones le permitieron emprender una obra de mayor envergadura, ya que el tráfico generado financiaba por medio de impuestos sobre la carga a la propia institución. Se fundaba en la ocupación de una parte limitada del Abra, que permitiera la apertura de amplios calados evitando costosas obras. En primer lugar se construye el rompeolas del oeste, de 1.450 metros de longitud partiendo de la costa de Santurtzi. Tras distintos problemas, la nueva construcción se prolongó desde 1889 a 1903. En la orilla de enfrente se levantó el contramuelle de Punta Begoña, con 1.100 metros de longitud y una realización mucho más sencilla. Entre ambos dejan una embocadura de 600 metros, orientada convenientemente para limitar el efecto de las marejadas, y facilitar las labores de entrada y salida.

Con todo ello se creaba un área de abrigo de casi trescientas hectáreas, con importantes profundidades que permitían el atraque de buques mucho mayores de los que existían en ese momento. Inmediatamente (1905) se acometió la construcción de muelles de atraque en Santurtzi, con su correspondientes espacios para terminales de carga y embarcaderos de pasaje. Finalmente, se realizó la dársena de Algorta para embarcaciones menores. Este puerto, tal y como quedó configurado en la fecha de jubilación de Evaristo Churruca (1908), permitió resolver las necesidades de infraestructura portuaria hasta la década de 1960, adelantándose en determinados aspectos muchos años al planteamiento de nuevas necesidades⁴¹.

Buena parte de las más importantes iniciativas urbanizadoras y la mayoría de las grandes industrias que soportaban el desarrollo económico de toda la aglomeración se instalaron sobre terrenos de la ría en el sentido más literal. Es decir, sobre espacios que antes de las actuaciones de la JOP pertenecían a la ría. Esta pertenencia podía ser de distintos tipos. Lo más frecuente era el caso de las playas, marismas o vegas inundadas por las mareas. Pero en algún caso consistía en el curso central de la ría en ese momento, que paso a formar parte de una dársena, como en Axpe. Es decir, las orillas, la forma y buena parte de las características de la ría y el Abra son producto directo de la inter-

⁴⁰ J.M. BEASCOECHEA, «La ría, el puerto, sus riberas: dos orillas unidas por un puente», en *Cien años del Puente Bizkaia*, Diputación de Bizkaia, Bilbao, 1993, pp.49-92.

⁴¹ N. DE LA PUERTA RUEDA, Natividad de la. *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya. 1857-1913*. Bilbao: Autoridad Portuaria de Bilbao, 1994 y S. SERRANO, «El puerto de Bilbao en la configuración y organización espacial de la ciudad del despegue (1876-1930)», en J. M. BEASCOECHEA GANGOITI, M. GONZÁLEZ PORTILLA y P. NOVO LÓPEZ (eds.), *La ciudad contemporánea, espacio y sociedad*, Universidad País Vasco/Universidad de Puebla, Bilbao 2006, pp. 705-735.

vención humana, y esta intervención venía determinada por las condiciones y necesidades de su época, sobre todo las económicas. La dirección del proceso correspondió a la Junta de Obras del Puerto, pero junto a ella participaron activamente sociedades industriales y mineras —con inversiones en embarcaderos, muelles, rellenos, diques, dársenas etc.— particulares con distintos intereses y organismos públicos.

La decisión de concentrar las instalaciones portuarias en la margen izquierda del Abra, justificado por evidentes razones técnicas y económicas, pero también ideológicas, es un hecho de enorme trascendencia en la organización territorial y en la jerarquización espacial y residencial de todo el área, con profundas consecuencias que subsisten en la actualidad. De esta forma, la construcción del puerto exterior en Santurtzi significó un punto clave en la dinámica que consolidaba a la especialización funcional industrial de toda la margen izquierda⁴².

2.1.3. *La consolidación del capitalismo en Vizcaya*

Simultáneamente, a ambos márgenes de la ría surgieron una multitud de fábricas, embarcaderos, almacenes..., y nuevas ciudades, que transformaron un paisaje predominantemente agrícola en favor del hacinamiento fabril y urbano. Instalaciones industriales y viviendas se entremezclaban, conformando un conjunto urbano que, sin embargo, desde fecha temprana presento una evidente especialización de funcional y morfológica: Bilbao —residencial mercantil y financiero—, margen izquierda —fabril y residencia obrera—, y margen derecha —fabril y residencia obrera en su primer tramo (Erandio y Leioa), y turístico y residencia burguesa en Getxo.

A la altura de la primera década del siglo XX, el proceso inicial de industrialización se podía dar por concluido. La brusca aceleración económica del periodo 1876-1901 había dado lugar a una nueva sociedad, plenamente enmarcada en el capitalismo industrial. El propio crac bursátil de 1901 que siguió a los años de especulación precedentes, sirvió para consolidar las posiciones de los grandes industriales y navieros, reforzando la gran concentración estructural y sectorial de la economía vizcaína. La misma banca quedó supeditada a tres grandes instituciones (Banco de Bilbao, Banco de Vizcaya y Crédito de la Unión Minera) que se constituyeron en un firme soporte de las actividades empresariales durante los años siguientes, y en principal eje articulador de las inversiones futuras, sobre todo en el desarrollo del sector eléctrico. Paralelamente, la inversión bursátil (fundación de la Bolsa de Bilbao

⁴² Una reflexión sobre estas cuestiones en: M. GONZÁLEZ PORTILLA, *et al.*, *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao. Vol. II: Las nuevas ciudades: territorio e infraestructuras*, Fundación BBVA, Bilbao, 2001, pp. 17-23.

en 1891) se había convertido en una actividad afianzada, y uno de los rasgos característicos de la economía de Vizcaya⁴³.

Por último, la coyuntura excepcional de la Primera Guerra Mundial aportaría grandes beneficios a los grupos empresariales de Vizcaya y Guipúzcoa, que significaron un nuevo impulso en el desarrollo del capitalismo vasco y en su penetración en el mercado español. Las ganancias fueron espectaculares en la mayoría de los sectores industriales, pero alcanzaron cotas astronómicas en el naviero. Así, durante algunos de los años de la guerra las navieras bilbaínas obtuvieron beneficios netos superiores al capital social desembolsado. Superados los años inmediatos de recesión (1920-23), el desarrollo económico continuó a lo largo de la década de 1920, hasta la llegada de la crisis en 1930. La crisis de los años 30 se materializó en el País Vasco, y específicamente en Vizcaya, por la coincidencia de las perturbaciones en el comercio internacional derivadas de la coyuntura depresiva generalizada, y la interrupción de la política de inversiones en infraestructuras practicada durante la Dictadura.

Las vías de actuación y reforzamiento de la posición social de las elites fueron muy variadas. Por una parte, organizaron asociaciones empresariales (Círculo Minero en 1886, Liga Vizcaína de Productores en 1894, y Asociación de Navieros Vascos en 1900), que actuaron como grupos cualificados de presión, sobre todo en la búsqueda de aranceles proteccionistas⁴⁴. En el propio campo empresarial, fomentaron la concentración de sociedades y la de sectores empresariales como medio de asegurar porciones de hegemonía en el mercado, en definitiva, su cartelización, diversificaciones de inversiones e integraciones verticales. En la materialización de estas políticas empresariales, los bancos fueron jugando progresivamente el papel de cabeceras de los grandes grupos industriales. Por esta vía se estaba configurando la característica concentración industrial y financiera de la economía vizcaína.

Las inversiones de capital vizcaíno se fueron extendiendo por todo el ámbito peninsular, penetrando con fuerza en las mineras del hierro, plomo, cobre y carbón; fundando las compañías eléctricas y construyendo los altos de agua, lo mismo que líneas férreas, industrias diversas..., sin olvidarnos de la explotación de los bosques —tanto vinculadas al desarrollo del ferrocarril como papeleras y resineras— y la constitución de sociedades vinícolas para explotar los caldos de La Rioja, Mancha etc. En 1918 se calculaba que la inversión de capital vizcaíno en el resto de España superaba los 800 millones de pesetas.

⁴³ M. MONTERO, «Modernización Económica ...», *op. cit.*, 248-253.

⁴⁴ I. ARANA, *La Liga Vizcaína de Productores y la política económica de la Restauración, 1894-1914*. Bilbao, 1988.; A. ESCUDERO, «El «lobby» minero vizcaíno», *Historia Social*, n.º 7, 1990, pp. 39-68, y J. M. VALDALISO GAGO, «Política económica y grupos de presión: la acción colectiva de la Asociación de Navieros de Bilbao», *Historia Social*, n.º 7, 1990, pp. 69-103.

Paralelamente, se articularon diversos mecanismos de intervención política, tanto en el ámbito local y provincial, como nacional. A partir de la década de 1890, los dirigentes empresariales vizcaínos acometieron un auténtico asalto a todos los ámbitos de representación política, aprovechando los mecanismos del sistema de la Restauración. La compra de votos y la manipulación electoral fueron las técnicas empleadas, y su resultado el copo de los puestos de representación en Cortes. La máxima expresión de esta articulación fue la *Piña*, fundada en 1897 alrededor de Víctor Chávarri, y que centralizó y controló todos los resortes electorales y el acceso a las instituciones⁴⁵.

La misma dinámica se planteó en las instituciones provinciales, que resultaban especialmente atractivas para los grupos oligárquicos gracias a las capacidades de gestión administrativa, y en el diseño de las políticas financieras y hacendísticas que posibilitaba el régimen de *Concierto Económico* vigente desde 1878⁴⁶. El sistema de la Piña quebró en 1917, ante su inadecuación a la complejización de las relaciones sociales en Vizcaya y su incapacidad para contestar a la expansión del nacionalismo vasco.

La hegemonía practicada por esta burguesía y, en general, por las élites económicas vizcaínas sobre el territorio provincial antes de 1931 no se limitó al campo económico y la representación política, sino que tendió a extenderse en todas las esferas sociales. Su homogeneidad como grupo se garantizaba por medio de una serie de hábitos de diferenciación social, sobre todo residenciales, pero donde también jugaba un papel importante el reconocimiento y prestigio que suponía la consecución de un título nobiliario, y el establecimiento de puntos de exclusivos de sociabilidad, como los clubes deportivos y recreativos, y ciertas instituciones culturales.

En definitiva, el desarrollo industrial y económico, y las transformaciones sociales, consecuentes, forjaron un nuevo estilo de vida y unos hábitos sociales renovados. La idea del progreso, el dinamismo económico, y el pragmatismo eran actitudes generalizadas. Bilbao se había convertido en una ciudad poderosa, con fábricas, ferrocarriles, puerto, bancos y edificios modernos, al estilo de las de la Europa industrial. Se confiaba ciegamente en el progreso material y en el porvenir de la técnica⁴⁷. La opulenta sociedad bilbaína se lanzó a vivir intensamente su «belle époque». Un tiempo nuevo, en el que todo percibían unánimemente que su ciudad se había convertido en una urbe industrial, de la que se sentían orgullosos.

⁴⁵ J. CORCUERA, *Orígenes, ideología y organización del Nacionalismo vasco. 1876-1904*. Madrid, 1979.; J.P. FUSI AIZPURUA, *Política obrera en Vizcaya 1886-1923*. Madrid, 1975, y S. DE LA HOZ, *et al.*, «Características y evolución de las élites en el País Vasco (1898-1923)», *Historia contemporánea*, n.º 8, 1992, pp. 107-142.

⁴⁶ E. J. ALONSO OLEA, *El Concierto Económico ...*, *op. cit.*.

⁴⁷ L. V. GARCÍA MERINO, *La formación...*, *op. cit.*, pp. 627-634 y pp. 645-650.

2.2. La concentración de la población en Bilbao y la Ría

Una de las más directas repercusiones de la industrialización es la profunda transformación urbana y demográfica de todo el entorno de Bilbao y la Ría⁴⁸. No se trata únicamente de la constatación de un crecimiento cuantitativo de las cifras de población. Junto a éste, que es evidente, asistimos a una reorganización global del espacio y una modificación de las pautas demográficas y sanitarias en toda la comarca.

La revolución industrial trastocó la secular conformación espacial de Vizcaya, donde la tradición histórica urbana era muy limitada. En 1787, Bilbao no llegaba a los 10.000 habitantes, y en el conjunto de la provincia sólo Bermeo y Abando contaban con censos superiores a 3.000 personas. El resto del territorio vizcaíno estaba ocupado por una población dispersa, entre la que se intercalaban pequeñas villas, normalmente de fundación medieval. Su población raramente sobrepasaba los 2.000 habitantes, pero su importancia venía derivada de las funciones comerciales, portuarias e industriales que ejercían en diversos grados de complejidad, y su influencia sobre el medio rural circundante⁴⁹.

Durante la primera mitad del siglo XIX se intensificó la concentración de la población vizcaína en núcleos urbanos. En 1787 sólo un 8,4% de la población de Vizcaya vivía en municipios de más de 5.000 habitantes, porcentaje que ya había ascendido al 14,8% en 1857. Sin embargo, aún se hallaba por debajo de la media española, que era del 24% en esa fecha⁵⁰. A partir de este momento,

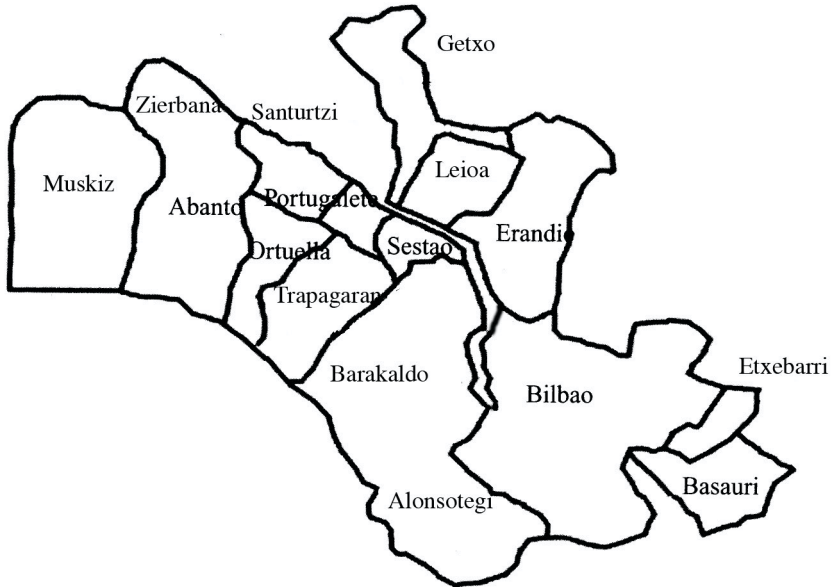
⁴⁸ En las páginas siguientes, al hablar del área de Bilbao y la Ría no referimos a los municipios de Bilbao, Abando, Begoña, Deusto (estos tres anexionados a Bilbao entre 1870 y 1924), Barakaldo, Sestao, Abanto-Zierbena, Ortuella, Valle de Trápaga, Muskiz, Erandio, Leioa, Portugalete, Santurtzi, y Getxo. Por lo tanto, salvo para algunas referencias concretas, dejamos fuera los núcleos situados al sureste de Bilbao (Etxebarri, Basauri y Galdakao) pese a que también se fueron insertando en el campo de influencia de la aglomeración desde los primeros años del siglo XX. Una reflexión sobre las características y límites de la aglomeración bilbaína a finales de los años 50 en M. DE TERÁN ÁLVAREZ, «El trabajo y la estructura demográfica del Gran Bilbao», en *Pensamiento geográfico y espacio regional en España*, Univ. Complutense, Madrid, 1982 (original de 1964), pp. 285-306.

⁴⁹ Una visión general sobre la estructura urbana vizcaína antes de la industrialización, incidiendo en las características de articulación del sistema urbano en J. JUARISTI LINACERO, *La estructura urbana de Vizcaya*, EHU/UPV, Leioa, 1985, pp. 45-53. Para valorar la relevancia de la articulación territorial de las villas vizcaínas sobre su entorno rural durante la crisis del Antiguo Régimen ver M. ARBAIZA VILALLONGA, *Estrategias familiares y Transición Demográfica en Vizcaya (1825-1930)*, Universidad del País Vasco, 1994, especialmente 85-90, y «El papel de los centros urbanos en el sistema demográfico de la Vizcaya preindustrial», en M. GONZÁLEZ PORTILLA y K. ZARRAGA SANGRONIZ (eds.), *Demografía urbana, migraciones y envejecimiento (vol. I, IV Congreso de la asociación de Demografía Histórica)*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1999.

⁵⁰ D.-S. REHER, «Ciudades, procesos de urbanización y sistemas urbanos en la Península Ibérica, 1550-1991», en M. GUARDIA, F. J. MONCLÚS y J. L. OYÓN (eds.), *Atlas Histórico de ciudades europeas. I. Península Ibérica*, Salvat, Barcelona, 1994, pp. 1-29.

FIGURA 2.1.

Croquis de los municipios de la aglomeración de la Ría de Bilbao



Fuente: Elaboración propia.

los efectos de la industrialización se hicieron notar rápidamente, y los porcentajes de población residente en localidades mayores de 5.000 habitantes en Vizcaya era ya del 52,8% en 1900 y del 70,4% en 1930. Vizcaya se había situado en un posición muy elevada respecto a la media española, que crecía lentamente (29,3% y 37,0% en cada una de la fechas mencionadas)⁵¹.

El despegue urbano dio comienzo durante los años centrales del siglo XIX, aunque en ese momento estaba concentrado en el propio casco de Bilbao, y había empezado a rebosar hacia los municipios colindantes. Estos —principalmente Abando y Begoña— ya se comportaban como áreas suburbanas de la Villa desde la década de 1850. Durante el periodo anterior a la guerra carlista el espacio urbano de Bilbao presentaba claros síntomas de saturación, coin-

⁵¹ Los datos provienen de M. ARBAIZA VILALLONGA, *Estrategias familiares...*, *op. cit.*, pp. 237-242. La misma autora incluye los porcentajes resultantes de considerar la población residente en ciudades de más de 10.000 habitantes. En este caso, vuelve a manifestarse una tasa superior en Vizcaya respecto a la media de España, ya que en 1900 y 1930, la población de Vizcaya que habitaba en núcleos de ese tamaño era el 35,1% y 57,3%, mientras las cifras española se quedaban en 20,9% y 28,2%.

cidentes con las primeras iniciativas de expansión urbana regulada (proyecto fracasado de Amado Lázaro en 1862, anexión parcial de Abando y Begoña en 1870). Paralelamente, se localizaba una primera línea de crecimiento demográfico a lo largo de la margen izquierda de la ría y zona minera. Sin embargo, se trataba aún de pequeñas entidades de población, en las que ligeros aumentos del vecindario comportaban porcentajes elevados. Así, entre 1860 y 1877 todo el ámbito de Bilbao, la ría y el Abra pasó de 43.527 a 61.198 habitantes, con un aumento porcentual del 2% anual, exactamente el mismo que el de Bilbao y sus municipios colindantes.

TABLA 2.1.
Superficie de los Municipios del área de la Ría de Bilbao

Municipios	Áreas	sup. (km ²)	sup. (km ²)
Bilbao		41	
Basauri		7	
Etxebarri		3	
Bilbao y SE			51
Barakaldo		21	
Alonsotegi		24	
Sestao		3	
Portugalete		3	
Santurtzi		6	
Margen Izda.			57
Valle de Trápaga		13	
Ortuella		7	
Abanto-Zierbana		27	
Muskiz		22	
Zona Minera			69
Erandio		17	
Leioa		8	
Getxo		11	
Margen Dcha.			36
TOTAL			213

Fuente: Elaboración propia (datos tras anexiones de 1924).

El gran impulso económico que sucedió a la segunda guerra carlista se manifestó en una auténtica explosión demográfica. Las nuevas actividades productivas desataron una corriente inmigratoria hacia Bilbao y la Ría. Aunque con importantes diferencias internas y espaciales entre los distintos barrios de la propia Villa, se aprecia un rapidísimo crecimiento poblacional concentrado en el área de Bilbao, zona industrial de la margen izquierda (Barakaldo y Sestao) y zona minera. A lo largo del periodo 1877-1900, momento en el que se configura la estructura industrial básica, el municipio de Bilbao más que duplicó su población, pasando de 39.695 a 93.250 habitantes, lo que suponía una tasa de crecimiento durante esos veintitrés años del 3,8% anual⁵².

Barakaldo y Sestao aún presentaban cifras más altas, multiplicando su población por cuatro (las tasas anuales fueron del 8,6% en la década 1877-1887, y del 5,3% en el periodo 1887-1900). El crecimiento de la zona minera presentaba asimismo cifras espectaculares, aunque con dos fases claramente diferenciadas. Solamente en los diez años del periodo entre los censos de 1877 y 1887 los municipios de la zona minera triplicaron su población, lo que significaba una tasa media anual de crecimiento del 10,5%. El máximo se dió en Trapagaran, municipio situado en el epicentro de la explotación minera, que creció al 17,3% anual, pasando de 1.003 a 5.115 habitantes. Sin embargo, se aprecia una ralentización entre este año y 1900, materializada en un porcentaje positivo medio anual del 2,7%, conforme se detenía la expansión del sector de la minería, y ya antes del descenso de las cifras absolutas de producción, que comenzaron a producirse en 1901. También la zona industrial de la margen derecha sufrió importantes incrementos de población, especialmente desde 1887 (6,0% anual en el periodo 1887-1900), mientras que el área de la desembocadura del Abra arrojaba cifras positivas pero no tan espectaculares antes de 1900.

En conjunto, durante el periodo de industrialización (1887-1900) la población del entorno de la Ría pasó de 61.198 a 164.164 habitantes, casi triplicándose. La justificación fundamental de este crecimiento durante estas primeras etapas, más que en el incremento natural de la población, limitado por las nefastas condiciones económicas, sanitarias y urbanas en que vivía gran parte de ella, debe encontrarse en los aportes de la inmigración, un flujo importantísimo durante estos años. Entre 1877 y 1900, el 60,5% del crecimiento poblacional

⁵² Una amplio desarrollo de estas cifras y de otros parámetros asociados al proceso de urbanización demográfica en el entorno de la Ría de Bilbao en este periodo se puede encontrar en: M. GONZÁLEZ PORTILLA, *et al.*, *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao. Vol. I: Modernización y mestizaje de la ciudad industrial*, Fundación BBVA, Bilbao, 2001 También en M. GONZÁLEZ PORTILLA y J. M. BEASCOECHEA GANGOITI, «Del campo a la ciudad: la urbanización del País Vasco durante la primera industrialización», en R. M. MIEZA y J. GRACIA (eds.), *Haciendo Historia. Homenaje a M.^a Ángeles Larrea*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2000, pp. 27-44, y «Urbanización y población durante la primera industrialización: la Ría de Bilbao», en J. PÉREZ SERRANO y J. PIÑEIRO BLANCA (eds.), *Contribuciones al estudio de la historia de la ciudad en la época contemporánea*, Grupo de Estudios de Historia Actual/ Asociación de Historia Actual, Cádiz, 2006 (en prensa).

TABLA 2.2.a.

Evolución de la población de Bilbao y la Ría (1860-1930)

Zona	1860	1877	1887	1900	1910	1920	1930
Bilbao (1)	29.482	39.695	60.421	93.250	106.592	131.827	161.987
Zona Industrial Izda. (2)	3.029	5.787	13.242	25.846	31.249	42.485	52.544
Zona Minera (3)	4.062	6.368	17.359	23.513	25.747	26.162	28.917
Zona Industrial Dcha. (4)	2.321	2.594	3.874	8.231	9.228	13.294	16.364
Zona del Abra Izda. (5)	2.477	4.103	5.361	7.882	9.033	12.275	18.243
Getxo	2.156	2.651	3.649	5.442	7.359	11.399	16.859
Total	43.527	61.198	103.906	164.164	189.208	237.436	294.914
Vizcaya	168.705	189.954	235.659	311.361	350.591	409.549	485.336

TABLA 2.2.b.

Evolución de la tasa media anual de crecimiento de la población de Bilbao y la Ría

Zona	1860/1877	1877/1887	1887/1900	1900/1910	1910/1920	1920/1930	1860/1930
Bilbao (1)	1,77	4,29	3,39	1,35	2,15	2,08	2,46
Zona Industrial Izda. (2)	3,88	8,63	5,28	1,92	3,12	2,15	4,16
Zona Minera (3)	2,68	10,55	2,36	0,91	0,16	1,01	2,84
Zona Industrial Dcha. (4)	0,66	4,09	5,97	1,15	3,72	2,10	2,83
Zona del Abra Izda. (5)	3,01	2,71	3,01	1,37	3,11	4,04	2,89
Getxo	1,22	3,25	3,12	3,06	4,47	3,99	2,98
Total	2,02	5,44	3,58	1,43	2,30	2,19	2,77
Vizcaya	0,70	2,18	2,17	1,19	1,57	1,71	1,52

(1) Incluye Bilbao y los municipios anexionados de Abando, Begoña y Deusto.

(2) Incluye Barakaldo y Sestao.

(3) Incluye Abanto-Zierbena, Ortuella, Valle de Trápaga y Muskiz.

(4) Incluye Erandio y Leioa.

(5) Incluye Portugalete y Santurtzi.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos censales suministrados por el Laboratorio de Demografía del Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad del País Vasco.

de Vizcaya provino de la inmigración, centrando en la Ría de Bilbao la mayor parte del mismo, en perjuicio también de las áreas rurales vizcaínas.

La atracción de Bilbao se fue difundiendo en círculos concéntricos, extendiéndose desde Vizcaya y provincias limítrofes (Guipúzcoa, Álava, Burgos y Santander), al resto de las provincias de la submeseta norte, cornisa cantábrica y valle del Ebro, para reducir su intensidad según nos alejamos de los prime-

ros círculos. Los contingentes llegados desde la submeseta sur y mediodía español fueron escasas y sin trascendencia demográfica⁵³.

Estos cambios en los montantes de población fueron acompañados de profundas transformaciones en la estructura de la población activa. En 1857, el 51% de los activos de la Ría estaban aún vinculados al mundo agrícola, porcentaje que había caído hasta el 13% en 1900. Los activos no agrícolas ascendían a unas 10.000 personas en la primera fecha, y a más de 70.000 en la segunda.

A partir de 1900 las cifras de crecimiento de la población, aún siendo muy importantes, no alcanzaron los valores de las fechas anteriores. El conjunto de Bilbao y la Ría comenzó este siglo con 164.164 habitantes y llegó a 294.914 personas en 1930. Esto significa una tasa media anual de crecimiento del 2,0% anual durante esos treinta años.

Sin embargo, las diferencias entre las distintas áreas se agudizaron. El rasgo más característico es el estancamiento poblacional de la zona minera. Sus municipios se resintieron extraordinariamente del paulatino descenso de la producción de mineral desde 1901, que no fue compensada por la introducción de otros sectores productivos, y entraron en un largo estancamiento que duraría hasta la segunda mitad del siglo xx. Así, de 1900 a 1930 su población sólo se incrementó en 5.410 personas, lo que significaba un 0,7% anual⁵⁴.

En las demás zonas, dentro de unas cifras positivas generales encontramos tres situaciones diferenciadas. El núcleo de Bilbao permaneció durante todo el primer tercio del siglo xx creciendo a un ritmo muy cercano, pero siempre inferior al de la media de todo el área. Partiendo de los 93.250 habitantes del año 1900, para 1930 había conseguido sobrepasar la barrera de los 150.000 habitantes (161.987), moviéndose en pautas bastante uniformes a lo largo de todo el periodo, que oscilaron entre 1,35 y 2,15% anual, resultando una media en 1900-1930 de un 1,86% anual.

Un segundo tipo de comportamiento fue el que siguieron las áreas preponderantemente industriales, tanto de la margen izquierda como de la derecha. En estos casos, el desarrollo de la población aparecía muy estrechamente vinculado a la coyuntura económica. En conjunto, los municipios industriales crecieron por encima de la media de la aglomeración, pero sus tasas de crecimiento no alcanzaron los valores del periodo anterior 1877-1900. Las poblaciones industriales de la margen izquierda, Barakaldo y Sestao, doblaron sus efectivos durante el primer tercio del siglo xx. En términos absolutos ganaron

⁵³ A. PAREJA ALONSO, *Inmigración y condiciones de vida en Bilbao (1825-1935)*, Departamento de Historia Contemporánea, Universidad País Vasco, Leioa, 1997; R. GARCÍA ABAD, *Historias de emigración. Factores de expulsión y selección de capital humano en la emigración a la Ría de Bilbao (1877-1935)*, Servicio Editorial. Universidad del País Vasco, Bilbao, 2005.

⁵⁴ Una visión en profundidad de las condiciones demográficas y sociales de la zona minera vizcaína durante la industrialización en P. PÉREZ-FUENTES HERNÁNDEZ, *Vivir y morir en las minas. Estrategias familiares y relaciones de género en la primera industrialización vizcaína: 1877-1913*. Bilbao, 1993.

26.698 habitantes, que significaban una tasa anual del 2,39%. Se trataba de una cifra muy similar a la registrada en Erandio y Leioa, que crecieron durante esos treinta años a un 2,32% anual. En ambos casos también se registró un ritmo decenal similar, con un máximo muy claro durante la década de 1910, coincidente con la expansión generalizada de las actividades económicas durante la bonanza de la primera Guerra Mundial.

Finalmente, los incrementos más notables de población se concentraron claramente en el área noroccidental de la aglomeración, la que bordeaba el Abra. Los municipios de la zona del puerto, a la orilla izquierda de la ría y el Abra, pese a la moderación de la década de 1900 a 1910, incrementaron sustancialmente su población durante los veinte años siguientes, para obtener un crecimiento global del 2,8% anual. En conjunto más que duplicaron su población, pasando de 7.882 a 18.243 habitantes, es decir, una ganancia de 10.361 personas. Este comportamiento no sólo reflejaba la expansión de algunas industrias a esta zona desde la década de 1910, sino que se encontraba muy relacionado con la progresiva consolidación de las actividades portuarias en el Abra exterior durante esos años. El otro factor fundamental en la consolidación de estos suburbios exteriores fue la mejora de las conexiones ferroviarias, tranviarias y por carretera entre Bilbao, las fábricas, los municipios industriales y los residenciales.

Por su parte, la anteiglesia de Getxo, mantenida ella sola como zona independiente, reflejó un comportamiento diacrónico respecto al resto de la aglomeración. Su crecimiento tardó más en manifestarse que en el resto del área considerada, y no comenzó a ser claro hasta ya entrada la década de 1880. Pero a partir de este momento se mantuvo permanentemente a un nivel muy alto, sin apenas alteraciones coyunturales.

Quizás sea este el rasgo más característico de Getxo, y el que le separa más del conjunto de municipios considerados. Una vez que logró una tasa superior al 3% anual en el periodo 1877-1887, ya en ningún momento bajó de esa cifra, convirtiéndose además en la zona con la tasa de crecimiento más elevada entre las agrupaciones consideradas en 1900-1910 y 1910-1920. Esto le llevó a alcanzar una un crecimiento anual medio del 3,84% durante el primer tercio del siglo XX, muy superior al 1,97% medio de la aglomeración de Bilbao, y al 1,49% anual que registró la provincia de Vizcaya en ese periodo. En conjunto, entre 1900 y 1930 consiguió multiplicar por más de tres su censo, pasando de 5.442 a 16.859 habitantes, con una ganancia absoluta de 11.417 personas⁵⁵. La justificación de este comportamiento debe buscarse en las particularidades que registró el asentamiento de población en este municipio⁵⁶.

⁵⁵ Esta cifra significaba casi el 9% de todo el incremento absoluto de población registrado en la aglomeración entre 1900 y 1930, pese a lo reducido de su tamaño y población inicial.

⁵⁶ M. GONZÁLEZ PORTILLA, *et al.*, *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao. Vol. II: Las nuevas ciudades: territorio e infraestructuras*, Fundación BBVA, Bilbao, 2001, pp. 198-212.

TABLA 2.3.

**Población de la aglomeración de Bilbao y la Ría
respecto a Vizcaya y el País Vasco**

Zonas	1860	1877	1887	1900	1910	1920	1930
Bilbao+Ría	43.527	61.198	103.906	164.164	189.208	237.436	294.914
Vizcaya	168.705	189.954	235.659	311.361	350.591	409.549	485.336
País Vasco	424.014	450.678	509.619	603.596	673.788	766.775	891.710
%Bilbao+Ría/Vizcaya	25,66	32,06	43,98	52,48	53,24	58,24	61,82
%Bilbao+Ría/País Vasco	10,20	13,51	20,34	27,07	28,01	31,11	33,64

Fuente: la misma que en la Tabla 2.2.

De esta forma, en el periodo que va de 1860 a 1930 el desarrollo económico vinculado a la industrialización transformó profundamente la fisonomía urbana y poblacional de la ría de Bilbao, conformando una nueva realidad social y demográfica. Bilbao, pese a lo reducido del volumen de su población, había mantenido históricamente un papel preponderante en medio de una Vizcaya marcadamente rural. Sin embargo, en este momento en torno al cambio entre los siglos XIX y XX se redefine el papel de Bilbao, acompañado desde ahora por la red urbana que se estaba estructurando alrededor de la capital vizcaína, respecto a la provincia. El resultado (ver Tabla 2.3.) fue la articulación de la macrocefalia bilbaína, que era ya evidente para 1930, e incluso comenzaba a esbozarse en relación a la totalidad del País Vasco⁵⁷.

En ese mismo espacio temporal se había modificado radicalmente la posición de Bilbao en el contexto de las aglomeraciones urbanas de España. De una situación insignificante en 1860, por detrás de núcleos como Alicante, Valladolid, Córdoba, Palma de Mallorca e incluso Santander, pasó a ocupar el séptimo puesto en 1900, y el quinto en 1930. Para conseguir ese avance debió sufrir las más altas tasas de crecimiento de entre todas las aglomeraciones de la Península Ibérica tanto de 1860 a 1900, como desde 1900 a 1930 (tabla 2.4.)⁵⁸.

⁵⁷ Completando esta consideración, en el mismo periodo 1860-1930 Vizcaya fue la provincia española con mayores tasas de crecimiento demográfico. F. MIKELARENA PEÑA, «El proceso de urbanización en el País vasco peninsular entre 1860 y 1930», en *III Jornadas de Estudios Históricos Locales de Vasconia, Iruña, 1993. Cuaderno de Sección Historia-Geografía, 21*, Eusko Ikaskuntza / Sociedad de Estudios Vascos, Donostia, 1993, pp. 413-433 (Ver cuadro 2, p. 417).

⁵⁸ Este dato, lo mismo que las cifras trasladadas a la tabla 2.5. provienen de D.S. REHER, «Ciudades, procesos de urbanización ...», *op. cit.*, pp. 26-29. Las cifras empleadas por Reher en este trabajo no coinciden exactamente con las nuestras. Reher no opera con los datos de municipios, sino de núcleos principales de éstos, y sólo los considera cuando sobrepasan la cifra de 5.000 habitantes. Así, sus datos resultan entre un 28 y el 69% inferiores, y las tasas de crecimiento globales entre 1860 y 1930 son un 10% superiores. Sin embargo, ello no invalida la homogeneidad de la comparación con el resto de las aglomeraciones, cuyas cifras resultan de la aplicación de criterios idénticos.

TABLA 2.4a.

**Población y tamaño de las principales aglomeraciones urbanas españolas
(1860-1930)**

Aglomeraciones	1860		1900		1930	
	Núm.	Habit. (miles)	Núm.	Habit. (miles)	Núm.	Habit. (miles)
Barcelona	5	288	6	612	15	1.225
Madrid	2	289	3	535	4	976
Valencia	4	116	5	188	10	358
Sevilla	1	116	2	152	3	212
Bilbao	1	25	3	97	6	211
Cádiz-Jerez	6	165	6	177	6	192
Málaga	1	81	1	112	1	152
Zaragoza	1	51	1	74	1	134
Granada	1	61	2	75	2	120
Oviedo-Gijón-Avilés	2	28	3	59	3	105

TABLA 2.4b.

**Tasas de crecimiento (porcentaje anual) de las principales aglomeraciones
urbanas españolas (1860-1930)**

Aglomeraciones	1860-1900	1900-1930	1860-1930
Barcelona	1,90	2,34	2,09
Madrid	1,55	2,02	1,75
Valencia	1,21	2,17	1,62
Sevilla	0,68	1,12	0,87
Bilbao	3,45	2,62	3,09
Cádiz-Jerez	0,18	0,27	0,22
Málaga	0,81	1,02	0,90
Zaragoza	0,93	2,00	1,39
Granada	0,52	1,58	0,97
Oviedo-Gijón-Avilés	1,88	1,94	1,91
Media de las Diez	1,34	1,92	1,59

Núm.: número de núcleos urbanos consideradas como parte de la aglomeración.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de D.-S. Reher (1994).

En definitiva, nos encontramos durante el periodo 1860-1930 en el caso del la Ría de Bilbao con una difusión del impulso poblacional de este a oeste. Las zonas que soportaron inicialmente los mayores incrementos demográficos tendieron a estabilizar su población. Mientras tanto, áreas más alejadas del núcleo rector de Bilbao se transforman rápidamente, al convertirse en el destino de los nuevos contingentes inmigratorios, o como producto de la reestructuración poblacional consiguiente al progreso social y económica de la aglomeración en formación.

Si bien tras 1900 la inmigración seguía siendo un componente fundamental del incremento de la población, el crecimiento natural —diferencia entre nacimientos y defunciones— fue tomando mayor relevancia. Así, entre 1900 y 1930 la parte sustancial del crecimiento demográfico de Vizcaya (173.844 personas) se basó en el componente vegetativo, que aportó un 80%, reduciéndose la responsabilidad del saldo migratorio al 20% restante. La juventud de los contingentes atraídos por la ciudad permitió un importante incremento de los matrimonios y de los valores de la natalidad una vez que la inmigración reciente se iba asentando. Sin embargo, la alta natalidad se contraponía a unos altísimos índices de mortalidad.

Las deficientes condiciones de vida, de higiene y alimentación, el hacinamiento de los barrios obreros y la propagación de distintas enfermedades infecciosas causaron la elevación de las tasas de mortalidad, especialmente de la infantil, a partir de 1880. Desde comienzos del siglo XX las medidas higiénicas, la difusión de las vacunas, y la relativa descongestión de un número creciente de zonas permitieron una paulatina disminución de la mortalidad.

2.3. El mosaico urbano de la Ría de Bilbao

Tras un relativamente corto periodo de tiempo —de cerca de ochenta años— hacia la década de 1930 encontramos ya materializada una primera articulación de un espacio metropolitano en torno a Bilbao y los núcleos de la Ría y el Abra⁵⁹. Se trataba de una aglomeración definida en torno a cuatro zonas diferentes morfológica y funcionalmente: Bilbao, área media industrial de la Ría, zona minera, y área exterior del Abra.

Bilbao era centro funcional, principal núcleo de población y servicios de la urbe, que imponía su lógica e intereses en la organización del resto de la ciudad. Era el origen del impulso capitalista que había provocado la transformación de los antiguos espacios rurales circundantes y a lo largo de la ría, y el punto de máxima centralidad gracias a la disposición de la red de carreteras y

⁵⁹ Esta visión general de la articulación urbana del área de la Ría de Bilbao entre los siglos XIX y XX resume mi trabajo en M. GONZÁLEZ PORTILLA, *et al.*, *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao. Vol. II: Las nuevas ciudades: territorio e infraestructuras*, Fundación BBVA, Bilbao, 2001, pp. 58-212.

transportes comunitarios. Igualmente, en su contorno se podían distinguir tres zonas bien delimitadas: casco viejo, ensanche y cinturón de barrios obreros.

La zona media industrial se componía de los municipios de Barakaldo y Sestao en la margen izquierda, y de Deusto —hasta la anexión definitiva de 1924—, Erandio y Leioa en la derecha. Se caracterizaba por la yuxtaposición de concentraciones de población, edificios residenciales e instalaciones industriales y portuarias. En general, en toda este área la población llegó después de las fábricas, por lo que éstas no sólo ocupaban grandes extensiones superficiales, sino que se situaban en los lugares mejor situados en relación con las vías de comunicación y la ría. En cambio, las viviendas y servicios crecieron de forma desordenada en los huecos que dejaba la industria, en principio arracimadas a lo largo de los caminos en las proximidades de las fábricas, y luego extendiéndose en todas direcciones

La zona minera constituía un espacio básicamente periférico en el conjunto de la aglomeración. Estaba integrada por una serie de poblados improvisados directamente sobre las propias minas, de escaso tamaño y entidad, excepción hecha de La Arboleda. En la zona baja de los municipios de Trapagaran, Ortuella y Abanto encontramos algunos núcleos con entidad urbana (Ortuella y Gallarta principalmente) pero lo que domina son las pequeñas barriadas tradicionales de base agropecuaria.

Finalmente, estaba la zona del Abra, básicamente residencial y originalmente condicionada por los servicios especializados al ocio burgués. Gracias al desplazamiento de las instalaciones portuarias y a las mejoras de las comunicaciones, evolucionó a un destino también residencial, pero más complejo y diferenciado. El espacio de la margen izquierda (Portugaleta y Santurtzi) para vivienda básicamente popular, mientras por la derecha se extendió la residencia cualificada en los barrios de Las Arenas, Neguri y Algorta de Getxo.

Las necesidades de los dirigentes establecidos en Bilbao condicionaron siempre la evolución de los restantes municipios de la ría. Por ello, a lo largo de sus orillas fueron desarrollándose varios núcleos de población, configurando una organización espacial con distintos grados de especialización funcional. Un aspecto fundamental para comprender esta situación es la relación entre actuación pública (municipal) y privada (propietarios y promotores), sus interrelaciones, contradicciones y confluencias, y el resultado final en la morfología urbana. En general, el criterio dominante fue la preeminencia de los intereses particulares en la definición del espacio, plegándose casi siempre los municipios a las presiones particulares, que parecían ser irresistibles.

La cuestión ha tendido a plantearse entre la aplicación de modelos de expansión urbana planificados o no planificados, identificándose los primeros con la actuación pública. Sin embargo, esto no es extrapolable a nuestro caso. En primer lugar, los municipios no consiguen medios para imponer una política territorial coherente hasta la década de 1920. Además, salvo excepciones muy limitadas (Portugaleta y algunas zonas de Getxo), los intentos de planificación pública no fueron influyentes antes de los años veinte.

FIGURA 2.2.

Esquema general del área urbana de la Ría de Bilbao (hacia 1905)



Fuente: Elaboración propia a partir de original de la JOP de Bilbao.

Esto no supone que desaparezca la cuestión de la planificación/no planificación, sino que esta se debe trasladar a nuevos términos. Esto es, planificación privada o anarquía urbana. El resultado es que allí donde existía un gran propietario con un criterio territorial, un gran promotor o donde los distintos propietarios llegan a un acuerdo, se redacta algún tipo de documento regulador, plan de ensanche, parcelación particular que dirige la expansión. Esto se ve muy bien, por ejemplo, en distintas áreas de Getxo, o en Alzaga-Erandio.

En el caso contrario, que es el dominante en la mayoría de las zonas, nos encontramos en el mejor de los casos, con pequeñas o diminutas parcelaciones, de escasa entidad y calidad desde su origen, y que no llegan a dirigir la articulación del territorio colindante. Desgraciadamente, el caso más frecuente es que únicamente se sigan las vías y ejes naturales (camino, carreteras, vías del ferrocarril, linderos entre propiedades, ríos etc.). Otra situación bastante repetida es que se utilice los trazados de calles de los distintos intentos de planos reguladores municipales como guía general de la formación de calles. Una guía que podía modificarse casi siempre que perturbara los intereses de los propietarios.

2.3.1. *Bilbao y su entorno inmediato*

Las condiciones sanitarias y demográficas estaban estrechamente vinculadas al modelo, o más bien, diversos modelos mediante los que se materializó el proceso de urbanización. En nuestro caso, Bilbao actuó como polo rector, reservándose en exclusividad el papel de director, y arrojando sobre algunas de las localidades vecinas parte de las funciones más ingratas, tanto el establecimiento de las industrias como la acogida de los inmigrantes. Las clases dirigentes bilbaínas ejercieron un férreo control sobre el entorno, que se manifestó incluso dentro de la misma Villa, donde se practicó una clara jerarquización social y morfológica de sus barrios.

El primer paso de este proceso, que en cierta medida se ha prolongado hasta nuestros días, fue el planteamiento del ensanche de Bilbao⁶⁰. Bilbao carecía materialmente de suelo edificable en su jurisdicción, y eran muy limitadas las posesiones religiosas cuya desamortización pudiera jugar en favor del desarrollo urbanístico. De otra parte, la permanente pugna con las anteiglesias vecinas coartaba todo proyecto de expansión, ya que ello suponía

⁶⁰ A finales del siglo XVIII la densidad de población del casco de Bilbao alcanzaba los 1.800 habitantes por hectárea. La presión de los altísimos alquileres y la congelación del espacio edificado fomentado por los propietarios dio lugar al intento fracasado parcialmente del plan de Nicolás Loredo de 1786, que pretendía «aumentar el número de casas habitables de Bilbao y mejorar el aspecto de la Villa», y del también frustrado proyecto del Puerto de la Paz (definitivamente desechado en 1814). M. GONZÁLEZ PORTILLA, *et al.*, *Bilbao en la formación...*, *op. cit.*, pp. 321-460.

modificaciones en el derecho vigente (foral o común castellano) y el régimen administrativo, que chocaban con poderosos intereses establecidos.

La necesidad de extender el espacio urbano era acuciante, ya que en 1860 Bilbao contaba con veintinueve escasas hectáreas de superficie para sus 15.747 vecinos, lo cual arrojaba una cifra de 18,3 metros cuadrados por habitante. La Ley de 7 de abril de 1861 reconocía la necesidad de esa expansión, y otorgaba a Bilbao el derecho a hacerla en detrimento de las anteiglesias. El encargo de la formación del proyecto de ensanche recayó en Amado Lázaro, ingeniero de obras públicas de la provincia⁶¹.

Sin embargo, el plan fracasó por la oposición unánime de todos los organismos e instituciones implicadas. El principal error de Lázaro parece que fue prescindir del hecho de que parte de los terrenos estaban ya edificados; lo que transformaba el plan en una decisión política donde se movilizaban grandes intereses con fuertes implicaciones en la Administración de la Villa. Tras el rechazo definitivo de este primer plan (1865), se acometió un nuevo expediente, que esta vez comenzó por la fijación de los límites a anexionar de las anteiglesias, que quedó reducida a 154 hectáreas, frente a las 254 que preveía Lázaro⁶². En 1871, el ayuntamiento de Bilbao nombró a los ingenieros Pablo Alzola y Ernesto Hoffmeyer y al arquitecto Severino Achúcarro para que realizaran un estudio de las necesidades de la Villa y diseñaran un nuevo proyecto de Ensanche⁶³. Los trabajos estuvieron ultimados en 1873, pero los sucesos de la guerra carlista retrasaron su aprobación hasta 1876.

Más pragmático que su antecesor, el proyecto de 1876 obtuvo el beneplácito de las autoridades y de los grupos con intereses en la zona de Abando, aunque fuera a costa de renunciar a las características más progresistas del plan de Lázaro (anchura de calles y patios, espacios públicos...). Así, bien pronto se mostraron sus insuficiencias, tanto en el espacio reservado (ampliado en 1907 gracias a los terrenos de la anexión definitiva de Abando en 1890) como en la previsión de viales públicos, que resultaron claramente mezquinos⁶⁴.

⁶¹ N. BASURTO FERRO, «El Plan «Lázaro», el veto a una utopía urbana», *Kobie (Bellas Artes)*, n.º 4, 1987, y P. RODRÍGUEZ-ESCUADERO, «Estudio preliminar», en *Memoria Descriptiva sobre el Proyecto de Ensanche de la Villa de Bilbao, Amado Lázaro 1862*, Edición facsímil Gobierno Vasco, Vitoria, 1988, pp. 13-46. Más recientemente, A. AZPIRI ALBÍSTEGUI, «Los Ensanches que configuran las ciudades del País Vasco», en I. GALARRAGA, *et al.* (eds.), *Ensanches urbanos en las ciudades vascas*, Eusko Jaurlaritzza/Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2002, pp. 117-180.

⁶² Además, al concretar posteriormente los nuevos límites jurisdiccionales esta superficie asignada se redujo en 47 hectáreas quedando, por lo tanto, limitada efectivamente a 107 hectáreas.

⁶³ P. ALZOLA, *et al.*, *Memoria del Proyecto de Ensanche de Bilbao (facsímil, 1876) Introducción Javier Cenicacelaya e Iñigo Saloña*, Colegio Oficial de Aparajadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya, Bilbao, 1988.

⁶⁴ Se puede encontrar un completo análisis de las características de este plan y su comparación con el de Lázaro en M. GONZÁLEZ PORTILLA, *et al.*, *Bilbao en la formación...*, *op. cit.*, pp. 321-460. Sobre el ensanche de Bilbao, N. BASURTO FERRO, *Bilbao 1876-1900*.

En el plan de Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer la iniciativa privada debía constituirse en el principal motor del desarrollo urbano, permitiéndole actuar con una gran libertad. El respeto a los propiedades particulares previas y la economía de su realización fueron conceptos continuamente recalcados. Esto se pudo articular mediante un planteamiento urbanístico muy flexible. Quedaba excluida cualquier pretensión de establecer unos cánones estrictos en lo que se refiere a las proporciones que debían reservarse a edificación, zona ajardinada y vía pública. Los autores se limitaron a proponer una serie de consideraciones llamadas a evitar que el capricho de algún propietario provocara una trasgresión excesiva de las mínimas normas de higiene y salubridad. Incluso la Gran Vía, sobre la que se vertieron toda una serie de contenidos simbólicos, y estaba encargada de la ordenación del espacio de una forma jerarquizada en la que la mayor o menor proximidad determinaría un rango dentro de la escala social, quedó reducida a un raquíutico vial de tan sólo veintiséis metros de anchura⁶⁵.

Sin embargo, el plan de 1876 consiguió cumplir su objetivo fundamental, constituir una «nueva ciudad», un espacio autónomo cerrado sobre sí mismo, separado físicamente, o incluso opuesto al de la ciudad tradicional, por la ría y sus escarpes. Desde el principio se definió como un espacio urbano de calidad, reservado para las clases acomodadas. Por consiguiente, debía reflejar las nuevas condiciones de la sociedad capitalista, y expresar una imagen prestigiosa de la ciudad y sus habitantes.

La lógica implícita a este planteamiento conllevaba su configuración como reserva de espacio para un destino burgués⁶⁶. El mercado debía actuar con libertad y, consiguientemente, la especulación actuó plenamente, elevando los precios de los solares hasta niveles en los que las viviendas construidas se hacían prohibitivas para quienes no poseyeran rentas solventes. Si a ello unimos las normas destinadas a garantizar una cierta calidad urbana (limitaciones de altura de los edificios, grado de ocupación del solar), el resultado fue un rápido encarecimiento de los terrenos. Mientras los grupos sociales para los que se reservaba incrementaban su número, todo ese espacio permanecía subutilizado (jardines, huertas, talleres o almacenes) esperando la «llegada» de la ciudad plenamente edificada, y su consiguiente revalorización. Así, el Ensanche de Bilbao se fue ocupando muy lentamente.

A mediados de la década de 1890, de acuerdo a los datos del técnico municipal Enrique Epalza, las vías ya abiertas en el entorno de Albia eran muchas

Historia de su Ensanche y su Arquitectura, Universidad Complutense de Madrid, 1989; P. RODRÍGUEZ-ESCUADERO, *El Ensanche de Bilbao*, Departamento de Historia del Arte, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 1990; A. AZPIRI ALBÍSTEGUI, *Urbanismo en Bilbao: 1900-1930*, Gobierno Vasco, Vitoria, 2000, y I. GALARRAGA, et al., *Ensanches urbanos en las ciudades vascas*, Eusko Jaurlaritza/Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2002.

⁶⁵ En el plan de Lázaro esta vía se concebía con una amplitud de cincuenta metros.

⁶⁶ J. ARPAL y A. MINONDO, «El Bilbao de la industrialización: una ciudad para una élite», *Saioak*, n.º 2, 1978, pp. 31-68.

menos que aquellas que restaban aún por urbanizar. Estas calles sólo suponían la mitad de las que previsiblemente debían constituir la completa urbanización del Ensanche, lo que quiere decir que al cabo de veinte años de proyectarse el Ensanche que debía desahogar la ciudad, sólo la cuarta parte de la vega de Abando se encontraba cubierta por construcciones⁶⁷. Según el Padrón de Fincas Urbanas del municipio de Bilbao, realizado en 1893⁶⁸, en esa fecha en el Ensanche se levantaban 297 construcciones, menos del 17% del total de la ciudad, lo que daba una media de dieciocho edificios anuales desde la aprobación del proyecto. En 1915 la población que alojaba el Ensanche era únicamente de poco más de 26.000 personas⁶⁹.

Las especiales condiciones fiscales en las que se desarrollaba el ensanche bilbaíno provocaban que el ayuntamiento de Bilbao se veía ante la imposibilidad de generar recursos para realizar trabajos de urbanización por medio de expropiaciones, dependiendo en todo momento de la actitud de los propietarios para que éstos cedieran gratuitamente los terrenos para los viales⁷⁰. Quedaba así limitada la autoridad municipal, y reforzado el poder de los propietarios de los terrenos, quienes dieron rienda suelta a su afán especulador, cebándose especialmente en los sectores de los arrabales y barriadas populares, y retardando la construcción del Ensanche. En consecuencia, alrededor del espacio reservado para ensanche, una gran superficie de solares en su mayor parte vacantes, fue surgiendo un cinturón de suburbios, en general sin más planificación que la dictada por la especulación, para dar alojamiento al explosivo crecimiento demográfico de Bilbao.

Los suburbios bilbaínos formaban distintas agrupaciones, continuación de antiguos arrabales degradados como Atxuri, Iturribide, Uribarri, Matico y, sobre todo, el conjunto de San Francisco, Las Cortes y Bilbao la Vieja. Sólo éste último conjunto alojaba a la altura de 1915 unas 22.000 personas,

⁶⁷ Publicado por Enrique EPALZA en una serie de artículos de la *Revista Bilbao*: «Marcha de las edificaciones en el Ensanche» (I. n.º 24, 5-10-1895, 250-251; II. n.º 25, 12-10-1895, 262; III. n.º 26, 19-10-1895, 280; IV. n.º 27, 26-10-1895, 288; V. n.º 28, 2-11-1895, 292; y VI. n.º 29, 9-11-1895, 301-302), «Las edificaciones en Bilbao durante el año 1895», n.º 38, 11-1-1896, 2; y «La edificación en 1896», n.º 93, 30-1-1897, 31-32.

⁶⁸ Archivo Foral de Bizkaia (A.F.B.), Administrativo, Fondo de Hacienda, Estadística Territorial y Comercial, (Sin Inventariar). Una crítica de las condiciones de elaboración de esta estadística y de sus características en E. J. ALONSO OLEA y J. M. BEASCOECHEA GANGOITI, «Fiscalidad territorial y propiedad urbana en el País Vasco. Los años finales del siglo XIX», *Vasconia. Cuadernos de Historia-Geografía*, n.º 25, 1998, pp. 5-35.

⁶⁹ L.V. GARCÍA MERINO, L.V. *La formación ...*, *op. cit.*, 617-619

⁷⁰ E. J. ALONSO OLEA, *El Concierto Económico...*, *op. cit.*, La base jurídica y reglamentaria desarrollada en J.E., MIGOYA, *La nueva tributación directa en Vizcaya. Industrial. Territorial. Utilidades. Comentarios y Jurisprudencia*, 2 vol., Bilbao, 1910. Sobre sus implicaciones en el régimen municipal ver: F. GASCUE, «El Concierto Económico y las haciendas municipales vascas», en *Asamblea de Administración municipal vasca*, 52-101. San Sebastián, Sociedad de Estudios Vascos, 1920. y M. ZUAZNAVAR, *El Concierto Económico y los municipios vascongados*. San Sebastián, 1923.

casi lo mismo que la totalidad del Ensanche. Existían diferencias internas según su origen y condiciones de edificación. Sin embargo, todos compartían un alto grado de anarquía urbanística, producto de la libertad de los propietarios del suelo para la promoción, y similares condiciones de hacinamiento e insalubridad, debido a las carencias en dotación de servicios públicos de todo tipo.

Paralelamente, sobre los núcleos agrícolas o artesanales de las antiguas anteiglesias de Abando, Begoña y Deusto, se fueron configurando barriadas de diverso carácter: Zorroza, Olabeaga, Basurto, La Casilla, Rekalde, Bolueta, Zorrozaurre y Ribera de Deusto eran los más importantes. De esta forma, los suburbios o, en el término que se solía emplear en la época, las afueras, representaban realmente una parte substancial del Bilbao de la industrialización, que se puede evaluar hacia 1893 en cerca de la mitad del volumen de edificios de la Villa, quedando el resto entre el centro histórico y el ensanche.

El crecimiento desordenado que estaban sufriendo los asentamientos suburbanos de la Villa, y la precariedad de las condiciones de habitabilidad dominantes, mediatizados por la falta de atractivo que la promoción de viviendas para las clases populares despertaba en los inversores particulares, propiciaban que el hacinamiento e insalubridad de las habitaciones fuera una constante de la vida bilbaína. Por ello, coincidiendo con el periodo de máximo crecimiento demográfico de la ciudad, en 1886 se planteó un primer debate sobre la conveniencia de construir viviendas baratas en el Ensanche⁷¹. Durante los años siguientes este problema permaneció siempre presente en la vida social bilbaína⁷², pero las primeras medidas concretas no se tomaron hasta 1909. En este año se constituyó la Sociedad de Construcciones Baratas, en cuyo consejo aparecían destacadas personalidades bilbaínas de la industria y las finanzas, y que acometió la edificación del Barrio de la Cruz. En las mismas fechas, el industrial Juan J. Irala iniciaba la construcción del barrio de Iralabarri (1908-1917)⁷³.

Tras la Primera Guerra Mundial, vista la ineficacia de la *Ley de Casas Baratas* de 1911 y ante la inhibición de la iniciativa privada, el Ayuntamiento y la Diputación decidieron intervenir directamente con la creación de una «Junta de Viviendas Higiénicas», formada por miembros de ambas instituciones, y que terminaron por concretarse en las grandes operaciones de Torre

⁷¹ La propuestas del propio Alzola, y su comentario sobre las demás que se plantearon en P. ALZOLA Y MINONDO, «Habitaciones para obreros», *Revista Vizcaya*, 1 (1886), 1-59. Ese mismo año Alzola publicó también «El problema sanitario», *Revista Vizcaya*, 2 (1886), 85-121.

⁷² Recogido en M. GONZÁLEZ PORTILLA *et al.*, *Bilbao en la formación...*, *op. cit.*, pp. 321-460.

⁷³ V. URRUTIA, «La ideología higienista y la vivienda en Bilbao a comienzos del siglo XX», en *III Jornadas de Estudios Históricos Locales de Vasconia, Iruña, 1993. Cuaderno de Sección Historia-Geografía*, 21, Eusko Ikaskuntza / Sociedad de Estudios Vascos, Donostia, 1993, pp. 329-344.

Urizar, Solokoetxe y Eguiarena⁷⁴. A pesar de estas iniciativas, el problema de la vivienda obrera no hacía sino incrementarse, y los primeros pasos efectivos, aunque insuficientes derivados de la legislación de casas baratas de los años 20, con una enorme repercusión en todo el ámbito de Bilbao y la Ría⁷⁵.

Al finalizar el siglo xx, y pese al retraso en el ritmo de construcción en el ensanche de Bilbao, desde el ayuntamiento y los intereses inmobiliarios se planteó la necesidad de diseñar una nueva primera ampliación del ensanche planificado. El proyecto de extensión fue iniciado en 1896 por Enrique Epalza, autor también del complejo del Hospital de Basurto, cuya ubicación decidida ese mismo año cerraba uno de los límites dados al nuevo plan. La construcción del hospital se prolongó entre 1898 y 1908, dando lugar a un moderno complejo sanitario de veintiocho pabellones⁷⁶.

El proyecto de Epalza para la extensión del ensanche de Bilbao fue presentado en diciembre de 1898. Sin embargo, sólo se contemplaba el espacio de 76 hectáreas hasta el ferrocarril de Cantalojas a Olabeaga (con lo que resultaba un total de 234 hectáreas afectadas por el ensanche), y el Ayuntamiento consideró que debía extenderse hasta el trazado de la vía del ferrocarril de Bilbao a Santander e incluir Zorroza. Un nuevo proyecto del mismo Epalza, que avanzaba a las 270 hectáreas, fue presentado en mayo de 1900. En este caso, los informes de las oficinas técnicas superiores fueron negativos, recomendando replantearlo siguiendo la vía del concurso público. El Ayuntamiento lo

⁷⁴ El planteamiento y las realizaciones de la política de la Institución provincial en este campo en: *Colaboración de la Diputación de Vizcaya en la resolución del problema de la vivienda. Acuerdo del 3 de Noviembre de 1924*. Bilbao, Imp. Provincial, 1924.; y «La Exma. Diputación de Vizcaya y el problema de la vivienda», *Propiedad y Construcción*, IV 28 (1925).

⁷⁵ Vizcaya fue un campo privilegiado para este tipo de actuaciones durante los años 20, construyéndose 48 grupos de viviendas acogidos a dicha legislación, de los cuales cuarenta se llevaron a cabo bajo régimen de cooperativa. Sobre las casas baratas y la vivienda obrera en el País Vasco antes de la Guerra Civil, ver M. GONZÁLEZ PORTILLA *et al.*, *Bilbao en la formación...*, *op. cit.*, pp. 321-460; L. A. CAMARERO RIOJA, «La vivienda social unifamiliar (1900-1950). Las casas baratas del País Vasco», *Anuario de la EVETU*, 1989, pp. 69-92; J. A. SANZ ESQUIDE, «El acceso a la propiedad de la vivienda. Un indicador figurativo— social de la aristocracia obrera vizcaína a partir de la I. Guerra Mundial», en *Les elites espagnoles a l'époque contemporaine. Actas du colloque d'histoire sociale d'Espagne, 1982*, Pyrenaica, Cahiers de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour, Pau, 1984, pp. 237-244.

Más recientemente este campo ha dado lugar a varios trabajos monográficos de gran valor: A. AZPIRI ALBÍSTEGUI, *Urbanismo en Bilbao: 1900-1930*, Gobierno Vasco, Victoria, 2000 y «Política de vivienda en Bilbao, 1900-1930», *Bidebarrieta*, vol. XV, 2004, pp. 203-218; A. J. GÓMEZ GÓMEZ y J. RUIZ SAN MIGUEL, *Casas Baratas de Bilbao / Bilboko Etxebizitza Merkeak, 1911-1936*, COAVN Vizcaya, Bilbao, 2004, y, sobre todo, M. M. DOMINGO HERNÁNDEZ, *Vivienda obrera en Bilbao y el Bajo Nervión: las Casas Baratas, una nueva forma de alojamiento (1911-1936)*, Dep. Geografía, Història i Història de l'Art, Universitat de Girona, Girona, 2004.

⁷⁶ J. M. BEASCOECHEA GANGOITI, «La construcción del nuevo hospital en Basurto y su inserción urbana en Bilbao», en M. GONZÁLEZ PORTILLA y K. ZÁRRAGA SANGRONIZ (eds.), *Hospital de Bilbao y transición sanitaria. Enfermedad y muerte en Vizcaya*, BBK / Hospital de Basurto, Bilbao, 1998, pp. 159-223.

aceptó y el concurso para la *Ampliación del Ensanche de Bilbao* y sus bases se hicieron públicas en noviembre de 1902⁷⁷.

El concurso se decidió entre dos propuestas finalistas. Una era la firmada por los arquitectos Pedro Guimón y Ricardo Bastida. Representaba un claro paso adelante respecto a la tradición urbanística local, ya que se fijaba principalmente en los problemas de circulación y comodidad por encima de las cuestiones de ornato y definición de la cuadrícula. Se potenciaban los ejes viarios longitudinales hacia Basurto y Olabeaga, que debía convertirse en la zona que encauzara el desarrollo urbano de la Villa, y lo regulara hacia la ría y el abra. La propuesta principal consistía en la prolongación de la calle Ercilla desde su desembocadura en una plaza coincidente con el espacio de la actual de Indautxu hasta otra gran plaza frente al Hospital de Basurto. El plan obviaba la rigidez de la cuadrícula tradicional y se iba adaptando a la topografía del territorio, y al límite del ensanche de 1876 en la alameda San Mamés⁷⁸.

Aunque este fue el proyecto inicialmente elegido, cambios en la composición del gobierno municipal y la presión de los enormes intereses en juego forzaron su rechazo y la aprobación del otro proyecto finalista, el firmado por el arquitecto Federico Ugalde⁷⁹. En esta propuesta aparecían dos objetivos explícitos: mejorar las condiciones de salubridad, por medio de los espacios libres, reducción de la superficie edificables y mejoras de infraestructuras y, por otro lado, lograr un enlace satisfactorio con el ensanche previo, teniendo en cuenta las limitaciones de las construcciones preexistentes, sobre todo del propio Hospital de Basurto, y de urbanizaciones particulares como Indautxu, la estación de Amezola y los trazados de los ferrocarriles.

El proyecto presentaba calles de entre quince y cincuenta metros de anchura, dominando las de veinte a veinticinco metros, diversas limitaciones en patios y jardines, y dejaba gran número de plazas y jardines. Ugalde dio la máxima prioridad a las vías perpendiculares a la Gran Vía, resultando calles como María Díaz de Haro, Doctor Areilza y la Gran Alameda de cincuenta metros, hoy Sabino Arana. En la otra dirección se propuso facilitar el enlace entre los dos ensanches, prolongando en lo posible el callejero existente y diseñando una gran plaza en Indautxu.

El proyecto se aprobó inicialmente en diciembre de 1907, y tras introducir distintas modificaciones, la aprobación definitiva llegó en marzo de 1913. Con este plan se cierra una etapa en la historia urbanística de la Villa, la que intentaba regular el crecimiento y corregir problemas por medio de simples planes de ensanche. Este proyecto no pudo solucionar muchos de los problemas que se habían ido enquistando en la construcción de la ciudad, ya que en realidad no pasaba de ser un proyecto de ampliación que diera continuidad a los estrechos límites, sin entrar en los problemas de fondo.

⁷⁷ A. AZPIRI ALBÍSTEGUI, *Urbanismo...*, *op. cit.*

⁷⁸ A. AZPIRI ALBÍSTEGUI, «Los Ensanches que configuran ...», *op. cit.*, pp. 117-180.

⁷⁹ M. GONZÁLEZ PORTILLA, *et al.*, *Bilbao en la...*, *op. cit.*

A partir de los años de la Gran Guerra el debate urbano se centró en la proyección territorial de Bilbao, pensando en escala comarcal sobre el espacio de la Ría. La disyuntiva giraba entre la anexiones directas de municipios a Bilbao, impulsada generalmente por las fuerzas socialistas, republicanas y liberales, y los opositores al crecimiento del término bilbaíno, dominantes en las filas nacionalistas y carlistas. Estos últimos terminaron articulando una propuesta de creación de una mancomunidad de municipios, que gestionara a través del control de la Diputación, un futuro plan comarcal.

Tras un largo debate político, en 1923 la vía de un planeamiento comarcal fue articulada con gran antelación y profundidad conceptual por Ricardo Bastida⁸⁰. Sobre la base de los movimientos circulatorios como clave de la ordenación urbana y territorial, estableció el esquema de un plan de carreteras de enlace de Bilbao con sus pueblos colindantes, desde Galdakao al Abra, que permitiría una segunda fase de planeamiento local desarrollado en cada municipio sobre esa guía territorial. Se trataba de un enorme salto conceptual respecto al ensanche y sus extensiones, que se manifestaba también en la demanda de un cambio legislativo que integrara las tres líneas vigentes y separadas de la extensión urbana, la reforma interior y la política de vivienda en una sola. Es decir, un planeamiento urbanístico adaptado a los problemas y demandas del siglo xx. Bastida se constituye en el más claro antecedente en Bilbao de los planes comarcales y el concepto de Gran Bilbao, desarrollado efectivamente por Pedro Bidagor veinte años después.

Sin embargo, el triunfo de los planes de crecimiento del término de Bilbao por vía de la anexión, culminada con la integración en 1925 de Begoña, Deusto y parte de Erandio, decretado por el gobierno de la Dictadura, permitió mantener la vía del Plan de Extensión para la nueva jurisdicción bilbaína. Inmediatamente, se inició el proceso de redacción de un proyecto de extensión urbana, por medio de un concurso de anteproyectos en el que triunfó el urbanista alemán Joseph Strüben. Sobre la base de su diseño, la oficina municipal de urbanismo (Estanislao Seguro y Marcelino Odriozola) definió el *Plan de Extensión* de 1927. Este plan, aunque seguía basándose en el trazado de manzanas, utilizaba una malla flexible y, sobre todo, incluía ya un primer diseño del sistema de circulación metropolitano, sobre cuatro ejes viarios principales de escala comarcal pero centrados todos en Bilbao. El cambio de escala, en la misma línea propugnada por Ricardo Bastida unos años antes, inauguraba una

⁸⁰ La propuesta original de Bastida en: R. BASTIDA, *El problema urbanístico de Bilbao*, José A. de Lerchundi, Bilbao, 1923. La repercusión reciente de las propuestas de Bastida dieron lugar a una edición facsimil acompañada de interesantes estudios de Nieves Basurto y de E. Leida y D. Quero: *El problema urbanístico de Bilbao: conferencia*, Colegio Oficial de aparejadores y arquitectos técnicos de Vizcaya, Bilbao, 1991. Más recientemente distintos trabajos han profundizado sobre la labor de Bastida como urbanista: A. AZPIRI ALBÍSTEGUI, *Urbanismo en Bilbao ...*, *op. cit.*, y como arquitecto: J. R. FORASTER, *et al.*, *Ricardo de Bastida. Arquitecto*, COAVN, Bilbao, 2002.

nueva época en el planeamiento bilbaíno. El plan se adaptaba a las distintas topografías, dando lugar a tramas diferenciadas.

Cuando el plan fue difundido se encontró con la oposición de la todopoderosa Junta de Obras del Puerto, que simultáneamente a su redacción había publicado su proyecto de un canal por la vega de Deusto⁸¹. El canal de Deusto se justificaba por razones técnicas —debía permitir superar los problemas de circulación por la curva de Elorrieta— pero sobre todo pretendía crear una nueva zona de muelles y depósitos portuarios, diseñados por criterios de rentabilidad económica. Los intereses de la institución rectora del puerto volvían a chocar con los de la ciudad y sus habitantes, que no podían tener zonas de esparcimiento entorno a la ría, ni trazar nuevos puentes fijos por la oposición del puerto .

Como en otras ocasiones pasadas y futuras, fue la JOP quién resultó triunfadora, quedando su proyecto aprobado en 1928. El Ayuntamiento se vio obligado a rediseñar su plan para Deusto, completado en 1929. La península y las riberas quedaban para usos industriales y portuarios, se rectificaban viales y, sobre todo, se perdía un amplio espacio residencial junto a la ría. Los mejores terrenos seguían siendo para usos ajenos a los residenciales.

Este modelo de planificación municipal por medio de planes de ensanche y extensión encontró un impulso fundamental en las disposiciones del Estatuto Municipal de 1924⁸². Durante los años inmediatos, los grandes municipios de la ría impulsaron —con diverso rigor y éxito dispar— la redacción de planes de ensanche o reforma urbana. Así encontramos los de: Barakaldo (Proyecto de Urbanización de 1926), Sestao (Plano de 1928 y Proyecto de 1933), Portugalete (Plan de Ensanche de 1925), Erandio (Proyecto de Ensanche de Alzaga de 1925), y Getxo (Plan de Ensanche de 1924)⁸³. En algunos casos se trató de la única intervención pública de envergadura en materia de planeamiento antes de la época franquista.

Pese a que el modelo de ciudad portuaria siguió siendo dominante, y los intereses económicos vinculados a los gestores del puerto primaban sobre los ciudadanos, el Plan de 1927-29 significó un punto de inflexión importante en la historia del planeamiento en Bilbao. Sin romper definitivamente con el modelo del Ensanche, que estaba aún muy presente en éste —y no sólo por su origen legal— lo supera definitivamente, inaugurando el concepto comarcal y la funcionalidad clave del viario sobre la traza. Como acertadamente señala Azpiri, al diseñar varias vías para distribuir el tráfico permitía desahogar la ciudad histórica, dándole accesos alternativos, que permitían respetar el espacio heredado⁸⁴.

⁸¹ L. V. GARCÍA MERINO, «Ría, puerto exterior, superpuerto. Tres etapas de la proyección de Bilbao hacia el mar», *Lurralde*, n.º 4, 1981, pp. 129-166.

⁸² M. BASSOLS COMÀ, *Génesis y evolución...*, op. cit.; y F. TERÁN, *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900-1980)*, Alianza, Madrid, 1982.

⁸³ M. GONZÁLEZ PORTILLA, et al., *Los orígenes de una metrópoli...*, op. cit., Tomo II, pp. 84-187.

⁸⁴ A. AZPIRI ALBÍSTEGUI, *Urbanismo en Bilbao ...*, op. cit.,

Durante los años siguientes, la llegada casi simultánea de la República y de la crisis económica internacional iniciada por el crac bursátil neoyorquino de 1929, determinaron unas condiciones muy negativas para el desarrollo del proyecto de 1929, por la combinación de inestabilidad política y precariedad económica.

2.3.2. *El área industrial de la Ría*

Los suburbios industriales del entorno de Bilbao continuaban a lo largo de las riberas de la ría en los municipios de Sestao, Barakaldo y Erandio. Todos estos núcleos nacieron rápidamente de la nada, a partir de pequeños grupos de población de tradición agrícola radicalmente transformados con la implantación industrial.

La localización industrial a lo largo de la orilla izquierda de la ría parece claramente justificada por su posición geográfica en relación con las minas, la ciudad y el puerto fluvial de la ría, y por las condiciones bajo las que se planteó la industrialización vizcaína. Sin embargo, a partir de ese primer momento de implantación, la *lógica interna* que parecía regir la articulación general de la ciudad asignó a todo este área una especialización funcional y un modelo de crecimiento urbano invariable⁸⁵.

Los aportes inmigratorios dirigidos al trabajo de las fábricas demandaban un alojamiento inmediato, que en un primer momento se solucionó con los barracones y edificios al borde mismo de las fábricas que levantaron las propias empresas. A continuación, en despoblados o antiguos agrupamientos rurales fueron surgiendo edificios alineados sobre los caminos. Sobre la base de estos ejes espontáneos se organizaron las tramas urbanas de Barakaldo y Sestao. Así se fueron formando pequeños núcleos de edificación, que formaban una trama casi continua a lo largo de la carretera de Bilbao a Portugalete, entre Burceña y la salida de Sestao, sobre unos cinco kilómetros⁸⁶. Posteriormente, la edificación fue ascendiendo desde la zona fabril inicial (Urbina y Desierto) hacia las zonas tradicionales de las anteiglesias.

En la margen derecha, Erandio mantenía una evolución pareja a la de Barakaldo. Pese a todo, su nacimiento fue mucho más organizado contando con una trama en manzanas que dirigía la enajenación de los solares edificables. Erandio se desarrolló gracias a las fábricas instaladas en el municipio, y en función de la proximidad de las fábricas de Sestao y Barakaldo, enfrentadas al otro lado de la ría, a las que pasaban los obreros en botes. Este

⁸⁵ Aunque se refiera a un contexto muy distante: R. RODGER, «The Invisible Hand: Market Forces, Housing and the Urban Form in Victorian Cities», en D. FRASER y A. SUTCLIFFE (eds.), *The Pursuit of Urban History*, Arnold, Londres, 1983, pp. 190-211.

⁸⁶ L.V. GARCÍA MERINO, *La formación ...*, op. cit., pp.714-716.

se convirtió en un medio de transporte fundamental para la conexión entre ambas márgenes.

La urbanización se desarrolló en la margen izquierda sin ningún planeamiento efectivo, sustituido únicamente por la serie de ordenanzas municipales y planos parcelarios. La mayoría realmente se quedaron en referencias de compromiso para mejorar las alienaciones de calles ya trazadas, y ni siquiera con esa limitada ambición se cumplían⁸⁷. Bajo estos parámetros se entiende que las condiciones de habitabilidad en todo el área industrial fueran extraordinariamente deficientes, incluso peores que en los arrabales de Bilbao.

2.3.2.1. SESTAO

Durante todo el Antiguo Régimen, Sestao fue una más de las pequeños aldeas rurales de Vizcaya, con sólo 247 habitantes censados en 1825⁸⁸. En Sestao el marco demográfico tradicional en un periodo muy corto de la segunda mitad del siglo XIX, dando lugar a una realidad diametralmente opuesta. Las cifras de población son elocuentes a este respecto, y Sestao constituye un caso extremo de vinculación estricta entre la implantación industrial y la residencia humana durante la revolución industrial en la ría de Bilbao. Todavía en fechas recientes cerca de dos terceras partes de su término se encontraban ocupadas por instalaciones industriales, concentrándose la población en un diminuto espacio de menos de un kilómetro cuadrado.

La explicación de esta situación, además de los factores generales que guiaban la implantación de la industria pesada en la zona media de la margen izquierda de la ría, que no reiteraremos, radica por la presencia en Sestao de amplios terrenos llanos, básicamente marismas, en todo el frente de la ría y a lo largo de los ríos Galindo y Ballonti. Como en otros espacios ribereños de la ría, también los terrenos de Sestao fueron originalmente propiedades comunales. De entre las ventas de comunales de Sestao destaca el monte y junquera de San Nicolás, una finca de unas cuarenta hectáreas en la confluencia del Galindo con el Nervión. Fue vendida en 1695 y posteriormente adquirida por la orden Carmelita, lo que dio lugar a la fundación del convento del Desierto en 1719.

En paralelo a la construcción y al exitoso acondicionamiento agrícola de los terrenos del convento los carmelitas emprendieron las obras de defensa

⁸⁷ M. IBÁÑEZ, *Barakaldo*. Monografías de pueblos de Bizkaia, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1994, pp.251-253.

⁸⁸ Contamos con varias monografías locales sobre Sestao, entre ellas: J. V. ARROYO, *Sestao, un concejo vizcaíno en el siglo XVIII*, Bilbao, 1987, *Sestao, entre la Francesada y el Trienio Liberal 1808-1825*, Bilbao, 1988, y *Sestao, la primera transformación acelerada, 1825-1860*, 1989. Un trabajo interesante sobre todo para el periodo anterior a 1850 es el de C. RAMOS LARRIBA, *Sestao*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1998. Ya de otro carácter reseñar E. GAGO, *Sestao... De aldea rural a concejo industrial*, Sestao, 1996, y S. TORRES, *Así los viví. 50 años de un pueblo y una empresa*, Bilbao, 1990. Finalmente, se puede consultar M. GONZÁLEZ PORTILLA, *et al.*, *Los orígenes de una metrópoli...*, *op. cit.*, tomo II, pp. 85-104.

y saneamiento de las marismas y vega. La fundamental consistió en un gran muro, de un kilómetro y medio de longitud y unos tres metros de ancho, protegiendo la propiedad de las mareas, que permitió consolidar los terrenos. Se trató de un trabajo duro y prolongado durante muchos años, pero el resultado fue la conversión de un juncal invadido por las mareas en una vega fértil y protegida⁸⁹. La finca terminaría subastándose en la desamortización de 1836 y, tras pasar por distintas manos privadas, fue adquirida por la sociedad británica *The Cantabrian Iron Ore Co. Ltd.* para albergar un ambicioso proyecto de instalación de un complejo siderúrgico en 1870. El proyecto incluía la adquisición de minas en el distrito de Somorrostro, el trazado de un ferrocarril minero, el Ferrocarril de Sestao a Galdames, de veintidós kilómetros de longitud, de la mano de su sucesora *The Bilbao River and Cantabrian Railway Co. Ltd.*, y la construcción de dos hornos altos en el Desierto. Sin embargo, el estallido de la guerra carlista unido a las dificultades económicas con que se encontró la empresa impidió su culminación y puesta en funcionamiento, forzando la suspensión de las actividades. Al terminar la guerra carlista los socios de *The Cantabrian* se fueron deshaciendo de parte de sus inversiones, comenzando por la fábrica a medio construir. Esta fue vendida en 1879 a Francisco de las Rivas, el marqués de Mudela. Inmediatamente se constituyó la sociedad *San Francisco del Desierto*, y en octubre de 1880 la nueva factoría estaba en funcionamiento. Al año de funcionar ya era la principal planta siderúrgica del país, produciendo un tercio del hierro colado español⁹⁰.

A esta gran finca de origen comunal, se unieron otra serie de propiedades municipales (Vega vieja, Vega nueva etc.) liquidadas durante la primera mitad del siglo XIX. Tras la Ley de Desamortización Civil de 1855, el Estado se apropió del resto de las propiedades comunales y subastó la otra finca clave para la posterior configuración urbana e industrial de Sestao y de toda la ría, la *Playa de Sestao*. Se trataba de las marismas, playa y dársena colindantes con la finca del antiguo convento carmelita, apoyados sobre su muro de defensa, y que al final se midió en cincuenta y cuatro hectáreas.

Las dos grandes fincas que se han formado por estas distintas vías desamortizadoras constituyen el frente de Sestao a la ría, una gran franja de algo más de dos kilómetros de largo por unos cuatrocientos metros de ancho, entre el Galindo, la ría, la dársena de la Benedicta y el interior del municipio. Ambas terminaron formando un todo industrial que representaba la máxima concentración fabril de Vizcaya. Concretamente, la playa o marisma de Sestao, fue elegido por el grupo empresarial encabezado por Víctor Chavarrí y

⁸⁹ Hay una obra que trata sobre esta fundación y que aporta interesante datos: FRAY JUAN DE LA INMACULADA, *El Desierto de la Provincia de San Joaquín*, Vitoria, 1956.

⁹⁰ M. GONZÁLEZ PORTILLA, *La Siderurgia vasca...*, *op. cit.*, pp. 161-164; y E. FERNÁNDEZ DE PINEDO, «Factores técnicos y económicos en el origen de la moderna siderurgia y la flota vizcaína, 1880-1899», en E. FERNÁNDEZ DE PINEDO y J. L. HERNÁNDEZ MARCO (eds.), *La industrialización del norte de España*, Crítica, Barcelona, 1988, pp. 252-279.

que agrupaba a su familia Chavarri Salazar, los Durañona-Gandarias, y otros empresarios, para instalar su nueva fábrica y altos hornos, *La Vizcaya*. La ubicación era clave en una factoría como la que se planteaba, por lo que la adquisición del terreno se estudió y aseguró con anterioridad, y ya estaba bajo su control antes de la fecha de constitución de la Sociedad (1882).

La repercusión de las inversiones industriales en los terrenos bajos de Sestao fueron inmediatos y radicales. Donde se manifiestan de forma más fulminante es en el campo de la población. Esta aceleración inicial del proceso es una de sus características más significativas y quizás la más determinante para entender la manera en que se materializó en el plano urbano y residencial. La prioridad era la industria. Para ella estaban reservados los mejores terrenos y las ubicaciones más llanas y cómodas. En cuanto a la vivienda y áreas residenciales para la fuerza de trabajo de esas industrias normalmente dominó la improvisación y la desidia. El resultado fue una crónica escasez de viviendas, que cuando existían solían ser caras, diminutas y con unas nefastas condiciones de habitabilidad.⁹¹

La falta absoluta de planificación se manifiesta con precisión en la forma que adoptó el crecimiento urbano en Sestao. Con aún mayor radicalidad que otras zonas similares como Barakaldo, la *urbanización* se inició en Sestao junto a la propias fábricas, generalmente sin ningún acondicionamiento previo, y sobre todo, a lo largo de la única *calle* auténtica que existía, la carretera de Bilbao a Portugalete. El Sestao industrial anterior a 1900 se alojaba básicamente a los lados de esta calle/carretera, que fue adoptando los nombres de la factorías o industriales más destacados en cada zona (Rivas y La Vizcaya/Chavarri). La carretera se fue rápidamente convirtiendo en una calle larga, serpenteante y oscura, flanqueada por tristes edificios de tres o más alturas. Arracimándose a ella, a partir de los cruces con antiguos caminos locales, fueron formándose los embriones de las futuras barriadas que comenzaban a ascender por las pendientes hacia la zona del Casco. Este modelo de organización del espacio, dominado por la improvisación, presentaba grandes problemas para asimilar la presión del rápido incremento de la población.

La improvisación, aparte de múltiples consecuencias en las condiciones de habitabilidad, calidad de las construcciones etc., traía consigo la ausencia de planificación, y en una coyuntura como la que sufría Sestao de extrema presión de la población, la anarquía urbana. La tendencia fue a ir edificando desde la carretera de Portugalete, por una parte hacia las fábricas y las vías del ferrocarril, y principalmente en los terrenos que ascendían hacia las zonas del *Casco* y *Cueto*. La trama urbana se fue generando siguiendo los caminos rurales y linderos entre propiedades, dependiendo únicamente de los intereses puntuales de los promotores, que en algunas ocasiones iban llegando a acuerdos entre ellos o con el municipio para regularizar en lo posible lo hecho.

⁹¹ Sobre la dependencia urbana de la industria en Sestao, se puede consultar mi trabajo en M. GONZÁLEZ PORTILLA *et al.*, *Los orígenes de una ...*, *op. cit.*, tomo II, pp. 95-104.

El intento más serio de los poderes públicos de Sestao por remediar esta situación, unido al interés de comunicar el centro administrativo del Casco con los nuevos lugares que concentraban la población y los recursos estuvo en el origen de la *Gran Vía*. La Gran Vía representaba un ambicioso proyecto en el contexto urbano de Sestao. Por una parte, se pretendía una carretera con enlace directo y cómodo entre la carretera de Bilbao a Portugalete en Urbinaga con el centro tradicional del Concejo. Pero, a la vez, también se plantea como una nueva calle, un eje que dirija y articule el posterior desarrollo urbano de toda la zona. El vial fue diseñado por el arquitecto municipal Casto de Zavala con unos mil doscientos metros de longitud divididos en dos tramos. El inicial fue completando durante la década de 1890, pero la otra sección quedó cortada por unos doscientos cincuenta metros ocupados por propiedades particulares cuya urbanización no se pudo financiar, quedando hasta 1932 interrumpiendo la unión de los dos tramos. Este fracaso manifiesta la incapacidad del ayuntamiento de Sestao para generar recursos ante las necesidades imperiosas de otras partidas como educación, saneamiento, aguas etc. que concentraban grandes carencias. Por otra parte, llama la atención que mientras la población se apiñaba en Rivas/Chavarrí o en viviendas que ascendían por las fuertes pendientes, una calle perfectamente situada quedara en una situación de infraocupación. Esto sólo comenzó a paliarse durante la década de 1920, con la construcción de varios grupos de *Casas Baratas* (La Humanitaria de 1925, La Protectora de 1930 y La Aurora de 1929-31).

El caso de la Gran Vía ejemplifica hasta que punto la capacidad municipal para regular e imponer una planificación del crecimiento urbano era mínima. Los intentos en este sentido fueron limitados. Se marcaron unos cauces para la construcción, por medio de un *Reglamento de Edificaciones de Sestao* de 1890 que fue renovándose entre 1900 y 1932. Pero las principales iniciativas consistieron en el encargo de Planos de la Jurisdicción del Concejo, señalando la edificación, las calles y vías de comunicación, y que sirvieran para dirigir parcialmente el crecimiento. Casto de Zavala realizó los de 1889 y 1900. Otro plano, ya más completo y ambicioso fue realizado en 1928.

Durante estos años del primer tercio del siglo xx, las líneas maestras marcadas antes de 1900 y redefinidas en el plano de 1928 sirvieron de ejes articuladores de la expansión urbana. Más bien asistimos a la maduración del núcleo definido en la primera gran oleada que sigue a la industrialización. La trama se fue rellenando mucho más pausadamente con edificaciones en altura, en general de muy baja calidad, enriquecido durante los años veinte con la proliferación de barriadas obreras en tipología de ciudad-jardín siguiendo las directrices de las llamadas Casas Baratas.

2.3.2.2. BARAKALDO

Al contrario de los que hemos comentado sobre Sestao, la anteiglesia de Barakaldo contaba con una larga tradición institucional y territorial, con un término municipal amplio y bien definido entre las desembocaduras de los

ríos Cadagua y Galindo en la ría del Nervión. Sobre ese entorno rural de dedicación básicamente agropecuaria comenzaría en fecha temprana a instalarse la industria, lo que terminaría en poco tiempo por transformar totalmente el espacio circundante. Y es que en la parte baja de Barakaldo, en la zona del Desierto, se instaló una de las empresas pioneras y seminales de la industrialización de la ría de Bilbao, la *Fábrica de Nuestra Señora del Carmen*. Fue en 1854 y todo comenzó a cambiar⁹².

La fábrica *Nuestra Señora del Carmen* de Barakaldo representa un hito indiscutible en el desarrollo de la moderna siderurgia vizcaína, señalando una inflexión técnica y empresarial que a la postre resultaría decisiva⁹³. Pero de la misma forma, la elección del Desierto de Barakaldo para su ubicación significó el inicio de la implantación industrial a gran escala en el tramo medio de la margen izquierda de la ría, con trascendentales consecuencias para la zona y para toda la configuración urbana del área de Bilbao y la Ría. El Carmen fue uno de los pasos inversores en la industria siderúrgica del grupo empresarial encabezado por la familia Ybarra. Vinculados tradicionalmente al comercio, especialmente el de hierros, y a la minería, llegaron a ser el principal grupo minero de Vizcaya durante la segunda mitad del siglo XIX, diversificando sus inversiones a partir de esa fuente extraordinaria de ingresos en múltiples sectores y actividades⁹⁴. Los planes de expansión previstos fueron paralizados por el estallido de la guerra carlista, y a su salida hubo un cambio radical de escala y objetivos, que llevó a su integración en *Altos Hornos y Fábrica de Hierro de Bilbao*, fundada en 1882, y que a la postre daría lugar al gigante *Altos Hornos de Vizcaya* en 1901.

La fábrica del Carmen se situó sobre la finca de origen comunal⁹⁵. Ocupaba unas seis hectáreas que luego se fueron ampliando por distintas vías, principalmente saneamiento de marismas, y concesiones para construcción de muelles y embarcaderos. Alrededor de las instalaciones industriales y portuarias que definieron la estructura básica de la zona del Desierto, se fueron levantando desde la década de 1860 distintas construcciones de nuevo cuño, destinadas a los primeros obreros y empleados de la siderurgia. Las construc-

⁹² Una visión de conjunto sobre el desarrollo urbano e industrial de Barakaldo en M. GONZÁLEZ PORTILLA *et al.*, *Los orígenes de una ...*, *op. cit.*, tomo II, pp. 105-141.

⁹³ M. GONZÁLEZ PORTILLA, *La formación de la sociedad...*, *op. cit.*

⁹⁴ La actividad de los Ybarra como mineros se estudia prolijamente en M. MONTERO, *La California...*, *op. cit.*, pp. 187-226. Más recientemente se ha publicado los interesantes, aunque muy distintos estudios monográficos: P. DÍAZ MORLÁN, *Los Ybarra. Una dinastía de empresarios, 1801-2001*, M. Pons, Madrid, 2002; y J. DE YBARRA E YBARRA, *Nosotros, los Ybarra. Vida, economía y sociedad (1744-1902)*, Tusquets, Barcelona, 2002.

⁹⁵ Antes fue de la familia Orbegozo, que poseía una casa de campo veraniega denominada *La Punta: ALTOS HORNOS DE VIZCAYA*, *Monografía de la sociedad Altos Hornos de Vizcaya, de Bilbao año 1909*, Establecimiento gráfico Thomas, Barcelona, s.a., p. 11. También recogido por J. YBARRA Y BERGÉ, «Rosario Mazas y Orbegozo y Rafael Sánchez Mazas», en *Semblanzas introductoria a la Apología de Bilbao de Rafael Sánchez Mazas*, Biblioteca Vascongada Villar, Bilbao, 1969, pp. 51-66.

ciones nacieron a los mismos bordes de las fábricas, aprovechando a veces antiguas instalaciones rurales. Ante la nulidad de la oferta y las necesidades de habitación planteadas, en un primer momento los patronos industriales cumplieron un papel de promoción directa de viviendas. Fue una excepción, ya que durante el siglo XIX en general en la Ría de Bilbao las empresas industriales se dedicaron en muy contadas ocasiones a la edificación de viviendas.

Esta forma de actuación se repitió y amplió sin más desde el final de la guerra carlista y durante los años de explosión industrial de la década de 1880, definiendo ya un futuro urbanístico para Barakaldo marcado por la anarquía, la especulación y la absoluta supeditación de las viviendas a los intereses de la industria. La ausencia de directrices ordenadoras coadyuvó, como en otros casos, que la edificación se articulara realizando una transposición estricta de la trama rural, definida por el parcelario y los caminos vecinales. Los únicos ejes superpuestos eran el camino real (la carretera de Bilbao a Portugalete) y las vías del ferrocarril. La carretera, convertida en calle del Carmen, ejerció un papel fundamental en el inicio de la urbanización del barrio, aunque no alcanzó el grado de concentración de Sestao. Junto a ella, las vías del ferrocarril eran las únicas líneas rectas sobre el territorio municipal. Barakaldo fue atravesado por varios ferrocarriles mineros: el de la Orconera (1877), el de la Franco Belga (1880), y el de la Luchana Mining (1887). Además, también por Desierto pasaba el ferrocarril de Bilbao a Portugalete (1884).

La zona donde se concentró inicialmente la edificación, el Desierto, presentó pronto problemas derivados de la yuxtaposición de actividades industriales, portuarias y residenciales, entremezcladas también a varias vías de ferrocarril y la carretera. La articulación de un cúmulo semejante de actividades en un espacio tan reducido ya resultaba complicado de por sí, pero alcanzaba un grado extraordinario si consideramos la ausencia casi absoluta de los poderes públicos durante los primeros años y la nula planificación. El resultado fue un crecimiento urbano caótico y desordenado, ya que las posibilidades de una intervención pública era limitadísima. El primer paso importante hacia algún tipo de planificación fue la aprobación, en 1889, del primer Reglamento para la Edificación y Reformas de Edificios. Creaban un marco administrativo homologable a otros grandes municipios respecto a la regulación de la edificación. En Barakaldo su aplicación generaba viviendas organizadas en bloques de manzana cerradas, con edificios adosados entre medianeras, con patios traseros. Se prohibían los sótanos habitados y las buhardillas. Las ordenanzas regulaban edificios compuestos de planta baja y tres pisos, con 15 metros como altura máxima. Sin embargo, no regula la formación ni anchuras mínimas de las calles⁹⁶.

⁹⁶ En 1892, la primera reforma del Reglamento permitió que las construcciones elevaran un piso más, el cuarto, y alcanzaran los 18 metros de altura. Estas ordenanzas sufrieron más modificaciones de poca relevancia en 1904 y 1910. A.M.B., 120 C 2, 119 E 7, y C.429, N.9. Un resumen de sus apartados más señalados en M. IBÁÑEZ, *Barakaldo...*, op. cit., pp. 287-288.

El año siguiente, Casto de Zavala realizó el primer plano de población de Barakaldo. Planteaba una trama de manzanas irregulares y achaflanadas con tendencia ortogonal, que se sitúan en forma de abanico a partir del espacio triangular que luego sería la plaza de los Fueros. Abarca el barrio de Desierto y sus extensiones hacia Lasesarre, Landaburu, Beurco y Rágeta. La superposición entre trama propuesta y edificación preexistente permite apreciar hasta que punto Zavala intenta ajustar en todo lo posible su propuesta al parcelario consolidado. Pese a ello, este plano parece que no paso de ser un referente más o menos ideal, que no podía imponerse a los propietarios.

A partir de 1900 y durante las dos primeras décadas del siglo XX, el Ayuntamiento de Barakaldo realizó algunos tímidos intentos por crear un marco urbanístico más adecuado, pero sin llegar a practicar una auténtica política intervencionista que mitigara y reorientara el caótico desarrollo dominante. En esas condiciones los intereses inmediatos de los propietarios siguieron siendo la guía principal del crecimiento. Pese a todo, se realizaron durante este periodo un nuevo plano de población que reformaba el de 1890, diseñado por el arquitecto Santos Zunzunegui entre 1905 y 1907⁹⁷.

Entre 1920 y la guerra civil llegó a su máxima expresión el modelo de pueblo industrial que Barakaldo había asumido desde el comienzo de la industrialización. El esquema que se completa ahora sentaría las bases sobre las que se asentó después un nuevo Barakaldo, el que deriva de la gran expansión de los años 50 y 60, que terminaría transformando radicalmente este espacio heredado. Es ahora cuando se produce una primera integración, aún incompleta en muchos aspectos, entre las zonas de Desierto-Rágeta con Beurco, Bagaza, Landaburu y San Vicente, formando el esqueleto básico de un recinto urbano único. Es también esta época cuando el centro neurálgico de la Anteiglesia se ha desplazando y consolidando en torno a la Plaza de los Fueros (Herriko Plaza).

En este contexto selectivamente expansivo se pueden localizar una gran variedad de mecanismos de producción de nuevo espacio urbano, dependiendo del contexto al que nos referimos. Así, aparecen proyectos de urbanización privados, como el de Lutzana en 1903, y el de Lekubarri en 1924, y, sobre todo, un impulso extraordinario para construcción de cooperativas de vivienda obrera, impulsadas por la legislación de Casas Baratas entre 1923 y 1935. Un repaso a los grupos cooperativos de esta época en Barakaldo es ilustrativo de la concentración de este modelo de promoción en lugares concretos. El máximo se da en la zona de Bagaza y Beurco, donde encontramos los grupos cooperativos de Hogar Propio (1923), Tribu Moderna (1923), La Familiar

⁹⁷ En cualquier caso, el plano no fue tramitado más allá de las instancias municipales, por lo que no tenía valor para ser impuesto, y sólo se utilizó, como había sucedido con el plano de Zavala, para ejecutar tramos parciales según las necesidades más inmediatas. A.M.B., C. 179, N. 17.

(1923), La Voluntad (1929), La Numancia (1931), La Felicidad (1931) y El Ahorro (1932). Un conjunto impresionante⁹⁸.

El proyecto de Urbanización, Reforma y Extensión del término de Barakaldo de 1926, encargado por el ayuntamiento al arquitecto Ismael Gorostiza, representa la culminación del proceso frustrado de intento de regulación de la urbanización desde la institución municipal. El proyecto plantea las bases sobre las que girará la actuación municipal en materia de urbanismo hasta la guerra civil, ajustando a él las distintas promociones de viviendas, tanto las cooperativas que ya hemos comentado como las particulares. También sirvió de pauta para diversas actuaciones de reforma interior en zonas conflictivas del núcleo consolidado de población.

En definitiva, entre 1877 y 1936 se plantearon muy distintos mecanismos de urbanización y fórmulas de edificación sobre los ámbitos municipales de Barakaldo y Sestao. Sin embargo, todo ellos coincidieron en la debilidad de los mecanismos planificadores, sustituidos generalmente por las directrices del mercado y los intereses de la propiedad, lo que se convirtió indefectiblemente en anarquía, improvisación y multitud de problemas de difícil resolución. Las instancias públicas se limitaron fundamentalmente hasta la década de 1920 a intervenciones puntuales y parciales. Bajo estos parámetros se construyó un área que conformó el principal grupo de suburbios obreros del área de la ría, y uno de los más representativos de toda España en la época.

2.3.2.3. VIVIENDA Y PROPIEDAD EN LA MARGEN IZQUIERDA

La promoción de viviendas en los núcleos industriales, básicamente Sestao y Barakaldo, fue realizada por diversas vías. Donde existían construcciones rústicas previas, los edificios fueron transformados en casas para obreros. Alrededor de las fábricas, las propias empresas construyeron en algunas ocasiones edificios en bloque para su arrendamiento durante los primeros años⁹⁹. Finalmente, diversos propietarios tradicionales de las localidades afectadas por la industrialización convirtieron sus predios rústicos en solares y edificios.

⁹⁸ Sobre la vivienda obrera y las casas baratas en la margen izquierda de la ría: P. A. NOVO LÓPEZ, «La margen izquierda de la Ría del Nervión y la cuestión de la vivienda obrera: «ese síntoma de la revolución industrial»», en L. CASTELLS (ed.), *El rumor de lo cotidiano*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1999, pp. 77-115; y M. M. DOMINGO HERNÁNDEZ, *Vivienda obrera...*, *op. cit.*

⁹⁹ En 1867 el censo de riqueza territorial registraba setenta y cuatro obreros viviendo en habitaciones propiedad de Cristóbal Murrieta y la familia Ybarra. En R. RUZAFÁ, «Los patronos levantaron su Baracaldo: el sentido de un crecimiento urbano antes, durante y después de la Restauración», en *III Jornadas de Estudios Históricos Locales de Vasconia, Iruña, 1993. Cuaderno de Sección Historia-Geografía, 21*, Eusko Ikaskuntza / Sociedad de Estudios Vascos, Donostia, 1993, pp. 287-300, ver p. 293. A partir de otra fuente, P. M. PÉREZ CASTROVIEJO, «Vivienda obrera y primeros negocios inmobiliarios en la zona industrial de Vizcaya», *Historia Social*, 1997 (I), n.º 27, 1997, pp. 107-126, menciona medio centenar de familias que vivían en habitaciones de la *Fábrica del Carmen* en 1860 (p. 110).

Bajo estas condiciones se entiende que las condiciones de habitabilidad en todo el área industrial fueran extraordinariamente deficientes, incluso peores que en los arrabales de Bilbao. Las primeras viviendas obreras recurrieron al modelo de barracones colectivos, ínfimos cobertizos de madera inmediatos a las fábricas o minas. Esta tipología evolucionó en la zona minera hacia los poblados mineros (viviendas agrupadas de planta baja y piso con un mínimo de servicios sanitarios). En el área fabril, como Barakaldo, antes del Reglamento de Construcción de 1889 la tipología característica era la de corrales o casa corredor. Tras el reglamento de 1889 —reformado en 1892 y 1905— se generalizó la casa en altura, con fachadas principal y posterior y dos medianeras ciegas engarzadas en una manzana, diseñadas por un técnico competente y con una altura máximo que pasó de 14 a 18 metros¹⁰⁰.

Esta forma de actuación, y el gran peso que las propias instalaciones fabriles tenían en el espacio construido, queda recogido en la tabla 2.5, que refleja la estructura de la propiedad presente en los municipios industriales a la altura de la década de 1890. En Barakaldo, más de dos tercios del valor de la propiedad considerada urbana estaba en manos de los trece mayores propietarios, que sólo representaban el 10% del total de propietarios.

TABLA 2.5.

**Estructura de la propiedad urbana de Barakaldo (1894)
por valor de las rentas brutas**

Intervalos (ptas.)	N.º Propietarios	%	Renta Urbana(Ptas.)	%
Más de 20.000	2	1,67	179.361	46,86
10.000-19.999	1	0,83	15.213	3,97
5.000-9.999	10	8,33	64.573	16,87
2.500-4.999	14	11,67	50.414	13,17
1.000-2.499	32	26,67	46.993	12,28
0-999	61	50,83	26.197	6,84
Total	120	100,00	382.751	100,00

Fuente: Elaboración propia a partir del Padrón de Fincas Urbanas de 1894.¹⁰¹

¹⁰⁰ M. IBÁÑEZ, *Baracaldo...*, *op. cit.*, pp. 285-288.

¹⁰¹ La fuente utilizada presenta evidentes deficiencias para el caso de Barakaldo, ya que en este municipio se presentaron distintos problemas en su elaboración, que la retrasaron hasta 1894. Además, queda reseñado un número muy reducido de edificios, debido a la consideraciones que hacía este municipio entre zona urbana y rústica. El Padrón sólo recoge las consideradas urbanas, que se limitaban a la zona del Desierto (Arana, Carmen, Estación, Ibarra, Lasesarre, Murrieta, Pormacheta, Reketa), su extensión en Zavalla, y los núcleos que rodeaban las fábricas en Burceña, Alonsotegi y Lutxana. El resultado es un evidente subregistro.

Una de las justificaciones de estos datos era el gran peso de las instalaciones industriales en el conjunto de la propiedad de Barakaldo y Sestao. Los edificios que en el Padrón de Fincas Urbanas correspondían a fábricas, talleres y oficinas representaban el 44% de la rentas urbanas de Barakaldo. Además, la presencia de sociedades, industriales o no, como propietarios urbanos era abrumadora¹⁰².

TABLA 2.6.
Mayores propietarios urbanos de Sestao en 1893

Propietarios	Rentas Brutas (Ptas.)	N.º propiedades
Sociedad Anónima La Vizcaya	105.000	1
Martínez de las Rivas, José (Sociedad S.F. del Desierto)	42.253	40
Amézaga Yandiola, José	18.090	16
Vildósola, Eduardo	9.234	8
Sociedad Anónima La Iberia	8.400	1
Arana Lupardo, Francisco	7.488	3
García, José	6.530	4
Carranza, Fernando	6.090	6
Sociedad Anónima Aurrera	5.000	1

Fuente: Elaboración propia a partir del Padrón de Fincas Urbanas de 1893.

Alrededor de la mitad del grupo de grandes propietarios en ambos municipios correspondía a sociedades, disparándose en el caso de las grandes compañías industriales. Pero considerando el total de los propietarios y las rentas es cómo se aprecia con más nitidez la posición de fuerza de las sociedades en estos dos municipios. En Barakaldo eran veinticinco (el 11% de los propietarios), poseían sesenta propiedades (28,3%) valoradas en 250.950 pesetas de renta bruta (el 65,5% de las rentas totales). En Sestao aparecían diez sociedades propietarias (7,7%), con cincuenta y un propiedades (22%) y 171.724 pesetas de rentas (el 48,4%). En el caso de este municipio destacaba la propiedad articulada por José María Martínez Rivas, dueño de la *Fábrica de San Francisco del Desierto* y de treinta y nueve edificios de viviendas, que configuraban la totalidad del barrio de San Francisco, junto a la fábrica.

¹⁰² Nuestras cifras no coinciden con las ofrecidas por P. M. PÉREZ CASTROVIEJO, «Vienda obrera ...», *op. cit.*, pp. 110-117, seguramente por que él utiliza referencias indirectas de fuentes similares.

TABLA 2.7.

Mayores propietarios urbanos de Barakaldo en 1894

Propietarios	Rentas Brutas (Ptas.)	N.º propiedades	N.º viviendas
S.A. Altos Hornos de Bilbao	153.017	4	3
Sociedad Arana y Cía.	26.344	13	250
Sociedad Zunzunegui y Cía.	15.213	2	54
Echavarri, Señoritas de	8.639	7	21
Sociedad Rodas y Cía.	8.068	7	58
Zugazaga, Ramón	6.790	2	23
Olaso, Dionisio	6.192	5	63
Sociedad Rica Hnos.	6.000	1	0
S.A. Alambres Del Cadagua	6.000	1	0
S.A. Eléctrica Del Nervión	6.000	1	0
Olaso, Gregorio	5.873	5	49
Uria, Ángel	5.851	5	49
Sociedad Gamecho y Cía.	5.160	1	20

Fuente: Elaboración propia a partir del Padrón de Fincas Urbanas de 1894.

En Barakaldo, la fuente permite además evaluar el número de viviendas que correspondía a cada una de las fincas registradas. La suma total de habitaciones consignadas fue 1.513. De ellas, 567 estaban en edificios propiedad de sociedades, lo que significa un 37% de todas las consideradas urbanas en este municipio. Los datos desagregados correspondientes a los grandes propietarios se han añadido a la Tabla 2.7. Destaca la posición de la Sociedad Arana y Cía., que poseía trece fincas (todas ellas residenciales), y controlaba las rentas de 250 viviendas en Barakaldo.

La regulación del espacio urbano de los municipios industriales fue totalmente descuidada hasta la década de 1920, cuando también aquí estalló la política de construcción de Casas Baratas¹⁰³.

¹⁰³ J. E. ANTOLÍN URÍA, «Evolución urbana y análisis desde 1876 hasta nuestros días del desarrollo industrial y residencial de los municipios de Baracaldo, Sestao, Portugalete, Trapaga y Ortuella: el factor industrial y minero», *Anuario de la EVETU*, 1989, pp. 11-68; M. C. TORRES ENJUTO, *Industria y Territorio en Bizkaia*, IVAP, Vitoria-Gasteiz, 1995, ver pp. 54-61. Una visión de conjunto de las principales modelos y las tipologías de las abundantes barriadas de casas baratas de Barakaldo en: M. IBÁÑEZ, *Monografía Baracaldo*, *op. cit.*, 291-293. En un contexto más general: M. M. DOMINGO HERNÁNDEZ, «La implicación de la iniciativa privada en la construcción de casas baratas en Vizcaya entre 1911 y 1936: Altos Hornos de Vizcaya y la Sociedad de Casas Baratas de Baracaldo y Sestao», *Vasconia*, n.º 30, 2000, pp. 323-334; y *Vivienda obrera en ..., op. cit.*

2.3.2.4. ERANDIO

La anteiglesia de Erandio como otros dos municipios de las dos riberas de la ría contaba durante el Antiguo Régimen con un territorio de población dispersa o agrupada en pequeños núcleos, barrios de escasa entidad alrededor de La Campa. Era un entorno rural dedicado básicamente a las actividades agropecuarias¹⁰⁴. Una parte de su término estaba ocupado por terrenos bajos y húmedos, la vega de Alzaga o Desierto prolongada en Lutzana con la desembocadura del Asúa, periféricas dentro de la actividad económica dominante de la zona hasta el siglo XIX. En Erandio, al igual que en Leioa, la separación entre estas dos zonas era muy marcada, debido a la presencia de un fuerte desnivel en Arriaga, que las separaba.

Desde mediados del siglo XIX, la zona de la vega y las orillas de la ría concitaron un creciente interés, hasta terminar por protagonizar un espectacular proceso de desarrollo urbano, unido a la implantación de la industria, que terminaría distorsionando completamente las estructuras tradicionales del municipio en poco tiempo. Como buena parte de las riberas de la ría, una amplia zona de la orilla correspondiente al municipio de Erandio era un espacio donde tierra y mar se confundían. Marismas, vegas, juncales y cursos de agua ocupaban la mayor parte de las zonas bajas del municipio, sobre todo, la vega de Alzaga. Se trataba de un terreno escasamente productivo para la agricultura tradicional. Además, compartía con la mayoría de los espacios ribereños de los restantes municipios del curso bajo de la ría su condición de terrenos de propiedad municipal y aprovechamiento comunal¹⁰⁵.

El Ayuntamiento de Erandio desarrolló una política de parcelación y venta de los terrenos de Alzaga desde mediados del siglo XVIII hasta mediados del siglo XIX. En 1831 el comerciante bilbaíno José María de Jado adquirió una primera parcela, con la que iniciaría una vinculación personal y familiar con la vega de Alzaga y con Erandio, que resultó trascendental para la definición histórica de este territorio. Tras sucesivas inversiones en edificios, infraestructuras y adquisición de más terrenos consiguió reunir una gran parte de la vega, con más de veintitrés hectáreas, e incluir la gestión del monopolio del pasaje en bote de la ría hasta Barakaldo. Jado falleció en 1851 pero sus herederos (sus hijos Sinforosa y José E., su yerno Agustín Obieta y su nieto Laureano), continuaron esta política adquiriendo nuevos terrenos a lo largo de todo el siglo XIX, y hasta el fallecimiento sin herederos de Laureano Jado en 1926.

Tras décadas de gestión centrada en el componente agrario de los terrenos, la situación se modificó substancialmente a partir de 1885. En este

¹⁰⁴ Sobre el Erandio anterior a 1850, ver A. ITURBE, *Erandio. Monografía histórico-artística*, Diputación de Bizkaia, Bilbao, 1992.

¹⁰⁵ Una visión de conjunto del desarrollo urbano del área de Alzaga-Erandio durante los siglos XIX y XX se puede encontrar en mi trabajo incluido en M. GONZÁLEZ PORTILLA *et al.*, *Los orígenes de una ...*, *op. cit.*, tomo II, pp. 142-187.

momento confluyeron sobre Alzaga una serie de circunstancias internas y externas que coadyuvaron el nacimiento y rápido crecimiento de un nuevo núcleo de población. La principal fueron las condiciones físicas, topográficas y la posición de la vega de Alzaga: con una amplia línea a la ría, la principal vía de comunicación e intercambios, y frente al principal núcleo de implantación fabril de todo el área desde los primeros años de la década de 1880, el Desierto de Barakaldo y Sestao. La distancia entre las dos orillas era muy reducida en este punto, y estaba salvada por el tradicional servicio de barcos-pasaje. Otro factor fundamental para Alzaga-Erandio fue la llegada del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas, inaugurado en 1887, que cruzaba la vega por el centro, con una larga recta a unos doscientos metros de la ría. Este trazado y el establecimiento de la estación en ese punto revalorizaba y protegía a la vez una amplia franja de terrenos.

Alrededor de 1885 los Jado decidieron emplear una parte de la finca para la promoción inmobiliaria. En 1888 comenzó la venta de solares para la edificación, articulados por un plano particular de parcelación (Figura 2.3). La parcelación ocupa un espacio aproximado de 180 por 210 metros, en el punto donde confluían las vías de comunicación y, sobre todo, el más cercano al embarcadero del pasaje a Barakaldo.

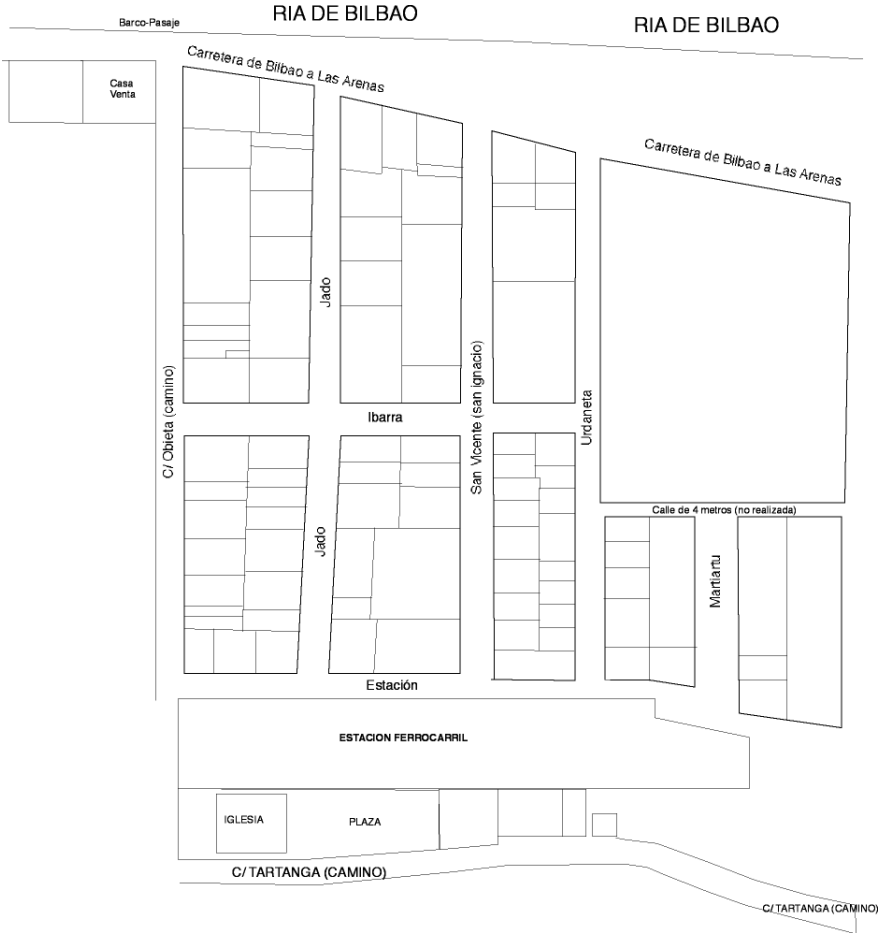
El plano, que se mantiene en la actualidad, era muy sencillo de concepción. Organiza seis manzanas rectangulares imperfectas por medio de la apertura de cuatro calles perpendiculares al muelle y la estación del ferrocarril, y dos paralelas a la estación. Todas tenían diez metros de ancho. Las manzanas resultantes no son completamente regulares ni iguales entre sí. Los solares delimitados y vendidos no estaban predefinidos en el plano, sino que se fueron adaptando a los requerimientos de cada comprador. Dominan los frentes de entre ocho y doce metros, con fondos dependiendo de la manzana, de doce a veinte metros. Así, son mayoritarias las parcelas de 150-200 metros cuadrados aunque con grandes variaciones.

Lo promoción fue extraordinariamente longeva, prolongándose las ventas en distintas fases de actividad desde 1888 a 1926. Los periodos más dinámicos fueron los diez primeros años de ventas, entre 1884 y 1894, y los últimos, de 1915 a 1926, cuando el mercado absorbió en cada uno de ellos casi un tercio del total de la superficie de la parcelación. Los compradores de los solares muestran una gran diversidad y fragmentación. Abundaba el pequeño comprador que se hace con un solar con el objetivo, más o menos cercano, de levantar una única construcción.

Cuando en 1926 falleció Laureano Jado la parcelación que había diseñado cuarenta años antes estaba casi completamente vendida, y buena parte de los antiguos solares soportaban ahora edificios construidos por los nuevos propietarios. De cualquier forma, su participación en la formación y desarrollo de la localidad era ya determinante. La parcelación se había configurado como el núcleo central de residencia y servicios de la vega, y el desarrollo de la zona debía girar indefectiblemente alrededor de ella. El hecho de que

FIGURA 2.3.

Esquema de la parcelación de Alzaga-Erandio



Fuente: Elaboración a partir de distintos expedientes del Fondo Jado depositados en la B.H.B (sin inventariar).

este núcleo poseyera una retícula ordenada de calles condicionó el trazado de nuevos viales, sobre todo hacia el lado sur y al otro lado de las vías del tren, que mantienen esos ejes como referencia fundamental.

El resultado de este cúmulo de factores es una fortísima atracción sobre poblaciones foráneas que se asientan en la anteiglesia. En 1897 en Alzaga se levantaban ciento doce edificios, la mayoría de tres y más alturas, con más de quinientas familias residentes. La preeminencia demográfica se refrendó en

1899 con el traslado a esta zona del edificio municipal y los servicios anexos. Este hecho reforzó la presencia pública en este área hasta entonces dominada por la acción particular de los Jado. Esta situación y la paralela expansión de las actividades industriales, permitió consolidar y madurar la estructura urbana y enriquecer las actividades y servicios de la población, especialmente en las zonas de la ría, tanto en Alzaga como en los barrios que se formaron en las cercanías, como Lutxana y Astrabudua.

Pero los problemas principales del municipio en materia urbana se concentraban en la vega de Alzaga y se referían a dos cuestiones principales, que en este caso estaban íntimamente relacionadas: la salubridad y la planificación de la expansión urbana. El problema del saneamiento, fundamental en cualquier población y más en las condiciones de crecimiento acelerado que conocieron muchas zonas del entorno de la ría desde el último cuarto del siglo XIX, se intensificaba en el caso de la vega de Alzaga por el propio carácter de los terrenos y las escasas inversiones efectuadas para su acondicionamiento urbano desde la década de 1880¹⁰⁶.

La cuestión del saneamiento de la vega de Alzaga pasó a ser un tema central de preocupación municipal desde principios de la década de 1920. En 1921, se encargó un proyecto al arquitecto municipal Ángel Líbano. Desde el principio, saneamiento, y definición de un plan de ensanche y urbanización aparecieron ligados, sobre todo en el ánimo de los distintos Ayuntamientos. En 1923 se hallaba ya definida el área de ensanche, a ambos lados de la parcelación de Jado, sobre la que se plantea un anteproyecto de trazado de calles y saneamientos. Sobre él se realizó el definitivo plano general del Proyecto de Ensanche y Urbanización del barrio de Alzaga (Desierto) de Erandio, firmado el 31 de diciembre de 1924¹⁰⁷. La propuesta de Líbano sobre Alzaga responde evidentemente a una pretensión de pragmatismo, de ajustarse en lo posible al parcelario previo, evitando actuaciones agresivas de expropiación. Por lo demás, tiende a prolongar y equilibrar las calles existentes y mantener los ejes este-oeste entre la carretera y el ferrocarril.

El proyecto definitivo se presentó en mayo de 1925, pero tras un tortuoso proceso administrativo no llegó a aplicarse. Ni siquiera se utilizó para guiar las alineaciones de la zona afectada, que terminaría finalmente consolidándose en su configuración irregular que ha llegado hasta la actualidad. El núcleo de la parcelación original de Jado podía haber servido de base a una articulación mucho más adecuada del resto de la vega. La responsabilidad de esa evolución fallida debe achacarse al fracaso de la intervención municipal durante los años 20 y 30. La oportunidad perdida quedó definitivamente truncada con la fractura que supuso la anexión a Bilbao en 1940.

¹⁰⁶ Las cuestiones más relevantes, entre otras muchas, se referían a la barrera que ofrecían las vías del ferrocarril al desagüe de la zona interior de la vega y la insuficiencia del precario sistema de desagüe de algunas calles.

¹⁰⁷ A.M.E., carpeta 367, expediente 17.

2.3.3. *La zona minera*

Los municipios de Santurce (hoy Santurtzi pero que incluía también Ortuella) y Valle de Trápaga formaban parte de la entidad del *Valle de Somorrostro*, constituyendo junto a Sestao hasta el siglo XIX los denominados *Tres Concejos*. Los problemas y conflictos suscitados en su interior desde el siglo XVIII derivaron hacia un proceso de ruptura progresiva, que culminó en 1847 con la separación definitiva y la consolidación de tres municipios independientes.

Toda la zona de Valle de Trápaga y Ortuella era entonces un espacio de población diseminada, de dedicación agropecuaria combinada durante el verano con los trabajos vinculados a la minería tradicional y el acarreo de mineral. Se articulaba formando reducidos núcleos de población a lo largo de la zona baja del valle, que se situaban en pequeños elevaciones del terreno (La Escontrilla, Durañona, Trapaga, Salcedillo, Nosedal y Urioste), o en llanos y vegas bajas (Llano, San Andrés, Zaballa, Galindo, Causo, Ugarte y el Juncal)¹⁰⁸.

La explotación minera a gran escala, salvo excepciones, transformó muy escasamente esta situación y la mayoría de los núcleos tradicionales de población continuaron con su propia evolución hasta la difusión de la industria a partir de las décadas de 1910 y 1920. Sin embargo, la minería provocó el nacimiento y rápida expansión de una serie de nuevos núcleos, en su mayoría situados junto a las propias explotaciones mineras que hasta ese momento permanecían desiertas la mayor parte del año. En el Valle de Trápaga fueron La Reineta, Parcocha, Barrio Nuevo, Matamoros, Mendibil, Ronda, Arnabal y, sobre todo, La Arboleda. Mientras que en Ortuella encontramos Cadegal, La Cerrada, Triano, La Lejana y Orconera. Estas nuevas barriadas representan el fenómeno más característico en cuanto a la articulación urbana de la zona minera a fines del siglo XIX.

Así, mientras los habitantes de una parte de los términos del Valle de Trápaga y Ortuella seguían sin grandes variaciones sus formas de vida tradicionales, rurales, los núcleos mineros representaban otra realidad bien distinta, participando en términos económicos en el proceso de industrialización que giraba en torno a la ría. Sin embargo, las propias peculiaridades de la minería y el modelo de poblamiento definido alejaban a los núcleos mineros de su plena trabazón dentro de la aglomeración urbana en formación, en la que participaban sólo parcialmente. El principal elemento integrador, aparte de los directos vínculos económicos y empresariales, lo constituían los distintos ferrocarriles mineros. Estos unían las minas con los cargaderos de la ría, pero también enlazaban a los habitantes de los núcleos mineros con los municipios industriales de la ría, fundamentalmente Barakaldo y Sestao, y con la villa de Portugalete. También la tendencia de los trabajadores mineros a trasladarse y

¹⁰⁸ Sobre las particularidades locales de la actividad económica durante el Antiguo Régimen ver: E. PÉREZ GOIKOETXEA, *Valle de Trapaga y Ortuella*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1995, pp.53-134.

convertirse en obreros industriales reforzaba este rasgo. De cualquier forma, desde Bilbao los municipios mineros e industriales de la margen izquierda solían considerarse como un conjunto, no sólo por las relaciones del proceso industrial y portuario que les unían, si no sobre todo por el contenido proletario que definía a unos y otros¹⁰⁹.

La llegada masiva de trabajadores a las minas de hierro desde 1878 generó una demanda de vivienda e infraestructuras urbanas que no existía en los despoblados parajes mineros, en general alejados de los núcleos de población de la zona. La consecuencia fue la improvisación y la degradación de las condiciones de vida hasta límites extremos. Las cifras de población resultan enormemente elocuentes de la presión ejercida por la inmigración atraída a la zona minera, y concretamente a los espacios que conformarían desde la delimitación de 1887 los barrios altos de Valle de Trápaga.

El proceso realmente interesante en esta zona es el del nacimiento de barriadas mineras en la zona alta. En 1887 ya había casi cuatrocientos edificios, la mayoría de una o dos plantas, y articuladas en tres poblados pequeños (Matamoros, Parcocha-Barrio Nuevo y Reineta) y uno mucho mayor, La Arboleda. En 1910 más de 4.000 personas vivían allí. A la llegada de los mineros en la zona alta de Matamoros no existían más que despoblados y la mayoría de los terrenos pertenecían a las concesiones mineras de las propias compañías que los empleaban. Este hecho resultó trascendental, ya que los edificios se levantaron sobre zonas de *concesiones mineras*, susceptibles en algunos casos de ser puestas en explotación, por lo generalmente podía exigirse su derribo si así lo requería la continuación de la explotación minera¹¹⁰.

La indefinición jurisdiccional y legal de la zona minera hasta 1887 fue también un factor relevante de la falta de regulación, ya que en la práctica ninguna instancia oficial se hizo responsable hasta esa fecha. Por ello, en 1882 se fijaron una serie de bases para un concierto entre los ayuntamientos implicados con los propietarios de casas y propietarios de concesiones mineras de la zona de Triano, estableciendo unos criterios de urbanización y edificación¹¹¹. Bajo estas condiciones nacieron los núcleos de población de las minas.

Los sistema de habitación más antiguos y sencillos eran los conocidos como barracones. Se trataba de alojamientos comunes de forma alargada que se levantaban junto a las mismas minas, construidos con materiales ligeros, sobre todo madera, de tal forma que fuera posible derribarlo y reaprovechar

¹⁰⁹ L.V. GARCÍA MERINO, *La formación ...*, *op. cit.*, p. 719.

¹¹⁰ Los orígenes y evolución urbanística del área minera en: M. GONZÁLEZ PORTILLA *et al.*, *Los orígenes de una ...*, *op. cit.*, tomo II, pp. 58-84.

¹¹¹ En conjunto, se trataba de garantizar que los ayuntamientos no permitirían las construcciones y reedificaciones en terrenos comunales dentro de concesiones mineras, que las nuevas barriadas se ubicaran respetando los intereses de los concesionarios, además de establecer grandes facilidades para los derribos de edificaciones en zonas que interesaran a las compañías. A.M.V-T., C.874, N.1. Recogido también en: P. PÉREZ-FUENTES HERNÁNDEZ, *Vivir y morir ...*, *op. cit.*, pp. 184-185.

sus materiales en otro sitio¹¹². En paralelo al sistema de barracones se fueron desarrollando otros núcleos compuestos de viviendas aisladas formando poblados inicialmente provisionales, pero que terminaban consolidándose. La fórmula más común para la construcción de las casas era la cesión del solar mediante un permiso de construcción, que comportaba una transmisión de uso por medio de un contrato, quedando el edificio en propiedad del promotor con una serie de condiciones¹¹³.

Nacido bajo estas premisas, La Arboleda fue el poblado más importante y el único que dio lugar a una trama urbana organizada. Se dispone sobre una ladera, con una calle central en ligera cuesta que funciona como plaza, cerrada en el extremo superior por el edificio de la iglesia. Esta, con las dos edificios de las escuelas adosadas cada lado, ejerce una evidente posición dominante. En esa calle confluyen las demás. En el lado oeste sin una organización clara, más bien una serie de edificios aislados y alineados. Hacia el este se forman pequeñas manzanas alargadas perpendiculares a la calle central, compuestas por edificios corridos de tipo barracón paralelos entre sí, una forma casi ortogonal. Esta organización responde a una tipología de campamento militar, presidido más allá de la iglesia por el antiguo cuartel de la Guardia Civil y el cementerio, que ha sido relacionado con el tipo de las *Company Towns* comunes en la industrialización británica¹¹⁴.

Las viviendas de los núcleos mineros se caracterizaban por la escasa calidad de construcción y su pequeño tamaño. Generalmente, toda la casa estaba ocupada por dormitorios, salvo la cocina, colocando en cada habitación el mayor número posible de camas. Pero si lastimosa era la situación de la higiene privada no menos calamitosa lo era la de la salubridad pública. En general, domina la provisionalidad y ausencia de poderes públicos en toda la zona. Sirva de ejemplo que el alcantarillado básico de la Arboleda tuvo que esperar hasta 1898.

¹¹² Este tipo de alojamiento fue muy común durante los primeros momentos de la gran explotación minera, ya que generalmente los levantaban las propias compañías y era una forma de solucionar provisionalmente las necesidades de alojamiento sin comprometer el uso futuro de los terrenos. Los abusos consiguientes, unidos a las deplorables condiciones de habitabilidad convirtieron la desaparición de los barracones en una de las reivindicaciones centrales de la huelga de 1890. La información más completa sobre las condiciones de los poblados mineros y las características de sus viviendas se encuentran en algunas publicaciones contemporáneas especialmente: INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES, *Informe referente a las minas de Vizcaya*. Madrid, 1904; y E. VERGARA, *Geografía médica española. Datos para la topografía médica de San Salvador del Valle (Vizcaya)*, Imp. Bonifacio Guzman, Baracaldo, 1904.

¹¹³ En el contrato se determinaba el emplazamiento, superficie y plantas del edificio, que sólo podría ser modificado con un permiso de la Compañía, reservándose también el derecho de anular el contrato por cualquier causa y sin reconocer ningún derecho de terceros. INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES, *Informe referente a...*, *op. cit.*, apéndice num. 7, pp. 311-313.

¹¹⁴ L.V. GARCÍA MERINO, *La formación...*, *op. cit.*, p. 725.. Aunque se observan ciertos paralelismos hay importantes diferencias, sobre todo que no se trata de una promoción directa de una empresa.

A partir de la década de 1910, los barrios altos desarrollaron una vida lánguida, que culmina tras la guerra civil con la pérdida de población, aislamiento y progresiva marginalidad. Mientras, la zona baja comienza a verse afectada por la expansión de la industria, sobre todo desde la instalación de Babcock & Wilcox (1918-21) y General Eléctrica Española (1929-33) en Galindo-Elguero. El resultado fue un progresivo acaparamiento de los mejores terrenos para las nuevas industrias, a lo largo de toda la parte sur y este del municipio. El crecimiento de la población que le siguió fue relativamente discreto, pero se prolongó tras la posguerra de forma extremadamente dinámica. Lamentablemente, la expansión urbana consiguiente adoleció de imprevisión y ausencia de planificación por parte de las autoridades locales.

2.3.4. *El área del Abra: Portugalete y Santurtzi*

En contraposición a toda esta serie de núcleos caracterizados por la falta de planificación, la escasa o nula calidad de las infraestructuras urbanas y de las tipologías de viviendas adoptadas, alrededor del Abra se fue configurando un espacio urbano singularizado por la calidad. En la orilla izquierda se localizan los municipios de Portugalete y Santurtzi, y enfrente de ambos el territorio de la anteiglesia de Getxo. Los tres partían de realidades históricas y urbanas muy diferentes, coincidieron durante una etapa de funciones comunes, y siguieron evoluciones dispares hacia destinos bien diferenciados¹¹⁵.

La villa de Portugalete era desde la Edad Media un importante enclave comercial en la desembocadura de la ría, con amplias competencias sobre las anteiglesias ribereñas, y dura pugna frente a Bilbao. El casco estuvo cerrado hasta finales del siglo XVII por las murallas. Sin embargo, a inicios del siglo XIX el área edificada se circunscribía prácticamente al recinto medieval, que había ido colmatándose durante el siglo XVIII.

Durante los años centrales del siglo XIX, Portugalete sufrió una gran expansión demográfica, el más rápido del toda el área de la ría entre 1860 y 1877, que le llevó a duplicar su población y superar los tres mil habitantes. Y ello a pesar de los destrozos de la segunda guerra carlista. La justificación de una evolución tan espectacular, deriva de su posición como inicial cabecera comarcal del área de expansión minera e industrial de la ría. Además, sus condiciones naturales favorecían la fijación de residencias de prestigio, manifestadas en la formación de una estación de baños marítimos de temporada¹¹⁶.

¹¹⁵ Una visión de conjunto en: J. M. BEASCOECHEA GANGOITI, «La urbanización del área de la Ría: Portugalete entre la margen izquierda y el Abra», en I. ARANA (ed.), *Víctor Charri: un hombre, una época*, Ayuntamiento de Portugalete, Portugalete, 2004, pp. 129-152.

¹¹⁶ El componente turístico y balneario de Portugalete en competencia con Las Arenas de Getxo se analizará más adelante en este trabajo.

Al contrario de los que ocurriría en los vecinos municipios industriales de la margen izquierda de la ría, desde el primer momento la expansión urbana de Portugalete se intentó regular a través de planos de ensanche u ordenación¹¹⁷. Así, desde 1862 ya se planea un ensanche, aprobado en 1867 y ejecutado entre 1869 y 1872. Se trataba de la urbanización de los arenales y terrenos ganados al mar, entre la plaza y la ría. Mecanismos similares continuaron durante el último tercio del siglo XIX, periodo en el que se desarrollaron varios planes parciales o de alineación, como el trazado de la calle de Dña. Casilda Iturrizar, de enlace entre las partes alta y baja de la Villa (1892). De 1883 es el plan de Casto Zabala para la zona del Ojillo y San Roque. Tanto éste como el proyecto de alineación de la calle General Castaños (1890), sobre la carretera a Santurtzi, conservaban una línea general de crecimiento en torno a ejes que consideraban la ría como referencia de alineación fundamental. Esta se mantuvo como característica principal de casi todos los procesos de urbanización en Portugalete.

La peculiaridad del tipo de promoción inmobiliaria efectuada en Portugalete durante la segunda mitad del siglo XIX, mediatizada por el establecimiento de residencias estacionales para el verano y servicios colaterales, se refleja en la singular estructura de la propiedad urbana de la Villa en 1893 (Tabla 2.8.).

TABLA 2.8.

**Estructura de la propiedad urbana de Portugalete (1893)
por valor de las rentas brutas**

Intervalos (ptas.)	N.º Propietarios	%	Renta Urbana (Ptas.)	%
Más de 20.000	1	0,8	20.566	10,3
10.000-19.999	0	—	0	—
5.000-9.999	4	3,1	22.855	11,5
2.500-4.999	15	11,6	50.395	25,3
1.000-2.499	48	37,2	78.455	39,3
0-999	61	47,3	27.242	13,6
Total	129	100	199.513	100

Fuente: Elaboración propia a partir del Padrón de Fincas Urbanas de 1893 (A.F.B.).

¹¹⁷ El primero, que quedó frustrado se lo realizó, en 1854, Amado Lázaro. Los pasos del proceso de urbanización de Portugalete en G. PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, «Los ensanches del muelle nuevo de Portugalete, 1869-1917». *Cuaderno de Sección Historia-Geografía*, 21, (1993), 183-194. y *Portugalete (1852-1960), historia de su arquitectura y expansión urbana*. Bilbao, Diputación. Bizkaia, 1993.

Llama la atención la ausencia de un grupo dominante en la propiedad urbana. Los reducidísimos casos de detentadores de rentas superiores a 5.000 pesetas, sólo significaban un 21,7% del total de las rentas de la localidad. Por el contrario, se observa un buen número de medianos propietarios (entre 1.000 y 4.999 pesetas de rentas) que suponían casi la mitad del total de propietarios, y representaban el 64,5% de las rentas. Correspondía a la aún floreciente burguesía local portugaluja, que podían poseer de una a cuatro fincas urbanas, que empleaban en su vivienda habitual y arrendaban. Junto a ellos se encontraban distintos propietarios provenientes de Bilbao, dueños de una finca para el veraneo.

Sólo un propietario salía de esta tónica, concentrando el 8,7% de las fincas urbanas de Portugalete, y el 10,3% de las rentas brutas. Se trataba de Sotera de la Mier, que encabezaba a distancia la lista de los mayores propietarios (ver Tabla 2.9.).

TABLA 2.9.

Mayores propietarios urbanos de Portugalete en 1893

Propietarios	Rentas Brutas (ptas.)	N.º propiedades
Mier, Sotera de la	20.566	20
Castaños, Dionisio	6.351	6
Calvo, Manuel	5.844	1
Menchaca, Laureana	5.482	4
Arana, Prisca	5.178	4
Chávarri, Félix	4.103	5
Vitorica, Gregorio	4.090	4
Valle, Manuel del y Hermanos	3.959	3
Carranza, Fernando	3.745	4
Salazar, Herederos de Benigno	3.584	4
López Bustamante, Julián	3.572	1
Salazar, Federico	3.454	2
Retuerto, Mateo	3.357	5
Iturrizar, Casilda	3.250	2
Lángara, Pedro	3.180	4
Ansotegui, Isidra	3.020	2
Bayo, Pilar	3.020	2
Egusquiza, Juliana	2.748	4
Blanchard, Domingo	2.743	1
Espel, Carlos	2.570	5

Fuente: Elaboración propia a partir del Padrón de Fincas Urbanas de 1893 (A.F.B.).

El caso de Sotera de la Mier presentaba una cierta excepcionalidad en el contexto de los esquemas inversionistas de la burguesía vizcaína ligada a la acumulación minera¹¹⁸, que normalmente no aparecían en esta fechas en posiciones destacadas entre los propietarios urbanos¹¹⁹.

La misma política de expansión urbana planificada mantenida durante la segunda mitad del siglo XIX, continuó a principios del siglo XX. Un nuevo ensanche, consistente ahora en la prolongación del Muelle de Churruca hasta la playa, fue promovido por el consistorio el año 1901¹²⁰. La alineación definitiva del muelle se completaría entre 1906 y 1908 con la obra del relleno. Se permitía así el acceso directo al nuevo puerto exterior, pero se daba el golpe definitivo a la playa, que quedó reducida a la mínima expresión, y con ella al principal atractivo para el turismo.

La limitación del espacio urbano de la Villa, incapaz de asimilar un crecimiento de la población como el que se experimenta desde 1910 decidió la aparición de claros síntomas de saturación interna, con las secuelas de hacinamiento y proliferación de infravivienda que venía manifestándose desde el comienzo de la industrialización en las áreas fabriles. La nueva situación se justificaba por la transformación social y urbana por la que estaba pasando Portugalete durante las primeras décadas del siglo XX. De la misma forma y en las mismas fechas que la orilla contraria de la ría —Las Arenas— las estancias de baños dejaron de ser la actividad local prioritaria. Pero al contrario que en Las Arenas y otras zonas de Getxo, no se produjo una evolución reintegradora de las viviendas estacionales hacia un destino residencial estable, burgués y de calidad, sino el proceso contrario. Es decir, la densificación y degradación de los parámetros urbanos, que le fueron asemejando a la situación de los vecinos municipios industriales.

A pesar de todo, en Portugalete se mantuvo siempre la intención de encauzar esa nueva situación en el marco de un planeamiento regulador. Ahí

¹¹⁸ El marido de Sotera de la Mier, José Gorostiza, estuvo vinculado hasta su fallecimiento a las actividades mineras del grupo Ybarra, y ella misma, ya como viuda, participó en el accionariado de distintas empresas de este grupo.

¹¹⁹ En cambio, Sotera de la Mier, aparte de sus fincas en Portugalete, aparecía como una de las mayores propietarias en Bilbao en este año de 1893, poseyendo cuatro casas que se valoraban en 37.019 pesetas de rentas brutas anuales. Otros de los mayores propietarios de Portugalete, que lo eran también de Bilbao: Dionisio Castaños, Benigno Salazar, Casilda Iturrizar (la primera propietaria de Bilbao) y Domingo Blanchard. Para una mayor profundización en el tema de la relación entre los grandes propietarios urbanos de Bilbao y los sectores económicos tradicionales, y la escasa presencia en esta fecha de la burguesía industrial de nuevo cuño ver J. M. BEASCOECHA GANGOITI, «Jerarquización social del espacio urbano en el Bilbao de la industrialización», *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. VII, núm. 146(022), 2003, <[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-2146\(2022\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-2146(2022).htm)> .

¹²⁰ El proyecto lo firmó Pedro de Icaza y fue definitivamente aprobado en 1904. Incluía inicialmente también el terreno que ocupa el parque del doctor Areilza, pero una reforma de 1913 lo sustrajo de la edificación. Quedó así reducido a tres manzanas, cada una dividida en cinco lotes, cerrándolo la casa Gandarias.

se enmarca el ambicioso proyecto de ensanche de 1925, y las intervenciones reguladoras en la zona de Abaro de los años veinte y treinta. El proyecto de ensanche se inició bajo impulso municipal el año 1925, siendo redactado por el arquitecto Santos Zunzunegui. Fue el primer plan que abordaba el municipio en su globalidad. Por una parte, diseñaba una rejilla de viales y manzanas entre las calles General Castaños, Buenavista, Gregorio Urquiano y Estrada de Zomilla, la zona a urbanizar. Pero junto a ello, se definían una serie de variables urbanísticas que suponen un cambio cualitativo importante, ya que pretendían subdividir el espacio municipal bajo parámetros funcionales. En las *Ordenanzas de Edificación* que acompañan al proyecto se asignan funciones de uso diferenciadas, aunque no reserva espacio para usos industriales sino únicamente residenciales¹²¹. Pese a la voluntad municipal, el proyecto sufrió importantes demoras en su aplicación, principalmente por problemas presupuestarios a la hora de realizar el trazado de calles. En consecuencia, su aplicación fundamental data de comienzos de los años cincuenta, cuando el impulso del nuevo desarrollo económico de Vizcaya atrajo grandes aportes de población hacia Portugalete.

Directamente relacionadas con este plan de 1925 se encuentran las intervenciones contemporáneas al norte de General Castaños, esto es, la zona de Abaro. Se trata de un área de pendiente, inicialmente limitada por la ría y luego por el muelle y la calle María Díaz de Haro, compuesta de antiguos arenales y escarpes que se prolongaban hasta la playa. Pese a su temprana ocupación había permanecido relativamente marginada respecto al casco urbano tradicional, ya que fue ocupada por grandes fincas ajardinadas donde se levantaron imponentes mansiones burguesas¹²².

La paulatina pérdida de las funciones de prestigio y turísticas, relacionada con la desaparición de la playa a principios de siglo, y la acumulación de actividades industriales, y portuarias en las áreas circundantes forzó el trasvase de los grupos burgueses hacia la zona de Getxo, que mantenía su contenido de calidad. Entró así en progresiva decadencia la zona de grandes residencias ajardinadas de Abaro. La mayoría pasó por una época de abandono que llevó a su irremediable pérdida y la ocupación intensiva de los solares con nuevas

¹²¹ A la vez, se definían las densidades de edificación, altura de los edificios y condiciones higiénicas, mediante un cuidadoso capitulo. La zona de actuación territorial ocupaba una superficie de casi diez hectáreas, de las que un 30% se destinaba a calles y un 11% a patios de luces y ventilación. La cuadrícula definida se estructuraba en once calles y una plaza circular, que partían de las previas avenida General Castaños y calle Gregorio Urquiano. Las vías tienen una orientación dominante paralela a Castaños. Un análisis detallado en: G. PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, *Portugalete (1852-1960), ..., op. cit.*, pp. 83-90.

¹²² A los lados de la avenida Abaro y sobre la cornisa del Abra se localizaban los palacetes Lexarza (1853), Vicuña, Saltillo (Vallejo-Arana), Martínez, Moronati, Meñaca, El Salto (Martínez Rodas-Areilza), Chavarri, Epalza y Martínez Rivas. Hacia el sur de la avenida se levantaba otro grupo, en el que se encontraban las de Dueñas, Butrón y Monleón-Vicuña. Ver: G. PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, *Portugalete (1852-1960), ..., op. cit.*, pp. 138-163 y 268-272.

edificaciones de pisos. Este cambio de funciones se consagra con el plan de urbanización de 1954. La posición geográfica de Portugalete, obligada cabecera para el puerto y las industrias cercanas, terminaron por integrarla en la economía industrial, aunque ahora como residencia para la población fabril.

En este sentido, la decisión de concentrar las instalaciones portuarias en la orilla izquierda del Abra, justificado por evidentes razones técnicas y económicas, pero también ideológicas, fue un hecho de enorme trascendencia en la organización territorial, y en la jerarquización espacial y residencial de todo el área, con profundas consecuencias que subsisten en la actualidad. De esta forma, la construcción del puerto exterior en Santurtzi significó un punto clave en la dinámica que llevaba a la especialización funcional de toda la margen izquierda en actividades industriales y portuarias, intercaladas con la implantación desordenada de residencias. Cerraba finalmente un proceso continuado de segregación espacial que terminaba de arrastrar a Portugalete y a Santurtzi hacia 1915, de la misma forma que había ocurrido con la margen izquierda cuarenta años antes, y que se repetiría en la década de 1960 con las ampliaciones del puerto exterior en Santurtzi y el proyecto de *superpuerto* (1969) sobre la costa de los municipios de Abanto-Zierbena y Muskiz.

Fundamentos de la urbanización en Getxo

3

El territorio y el origen del suelo urbano

3.1. Introducción

El proceso de urbanización seguido por la anteiglesia de Getxo presenta una serie de rasgos propios que lo individualizan sustancialmente no sólo del contexto de la formación urbana de la aglomeración de Bilbao y la Ría, sino también de los modelos comunes en la España de la segunda mitad del siglo XIX el primer tercio del siglo XX. La justificación de esas peculiaridades no se fundamentan en unas especiales condiciones locales que determinarían sin más la estructuración de un marco urbano unívoco, más bien debe pensarse en la yuxtaposición de una serie de factores generales y locales que en su actuación sincrónica fueron conformando una nueva realidad.

En primer lugar, la serie de transformaciones generadas en torno al desarrollo económico y la definición industrial de Bilbao permitieron que el control de la vida económica que la burguesía de la Villa ejercía sobre su municipio se extendiera con gran celeridad y profundidad sobre todo el entorno territorial de la ría. Gracias a ello la potencia de los capitales bilbaínos pudieron borrar en gran parte las condiciones locales de cada uno de los núcleos de la Ría, y redibujarlos con los rasgos que convenían a sus intereses en cada momento. Esta característica permitía que desde fecha temprana se establecieran radicales especializaciones funcionales entre áreas muy próximas físicamente y que hasta ese momento habían compartido rasgos similares.

Así, las particularidades territoriales de Getxo a mediados del siglo XIX, significadas fundamentalmente en la presencia de amplios espacios *vacantes* de propiedad comunal y aprovechamiento difuso, y en la existencia de amplias playas abiertas al Abra pudieron ser reinterpretadas por la burguesía bilbaína. Para que esto se produjera debieron darse dos nuevas condiciones de ámbito general pero que tuvieron aquí su propia aplicación.

La primera de ellas fue la promulgación de la legislación desamortizadora. La Ley Madoz del 1 de mayo de 1855, y las leyes y reglamentos que la completaron durante los años siguientes permitían que el Estado se apropiara bajo unas ciertas condiciones de los terrenos comunales de los municipios y los traspasara a continuación a los particulares por medio del mecanismo de las subastas. En Getxo y la limítrofe anteiglesia de Leioa, debido a las características de su estructuración socioeconómica histórica y a las propias de los terrenos dominantes (marismas inundadas, montes arenosos y dunas litorales) se había mantenido una gran parte del espacio precisamente bajo esa categoría jurídica de comunal¹²³.

Casi con rigurosa simultaneidad al planteamiento de la desamortización habían llegado hasta la sociedad acomodada española las ideas que desde las Islas Británicas defendían los efectos salutíferos de las estancias en las costas y los baños de mar. Aunque para ese momento ya se había desvirtuado gran parte de su contenido terapéutico original, insertándose en los ritos de relación burgueses, el resultado fue el surgimiento de un potente impulso de revalorización de los espacios marítimos y playas, hasta entonces considerados cuando menos con indiferencia.

Ambas circunstancias confluyeron en un momento preciso en el espacio de Getxo, que contaba además con su posición en la cercanía de Bilbao (entre doce y quince kilómetros de distancia) y con una sencilla comunicación con la Villa.

De esta forma, todo ello constituyó el fundamento que permite la posterior definición urbana practicada en Getxo, y debe ser obligatoriamente analizado con anterioridad para comprender el desarrollo posterior. Particularmente, se dedica una atención especial a la desamortización, ya que se destaca como el factor clave sin el que los demás resultarían incomprensibles.

3.2. Condiciones del Territorio

3.2.1. *El medio físico y su transformación*

La anteiglesia de Getxo es municipio vizcaíno perteneciente a la comarca de Bilbao, que está situado en la bahía del Abra, a unos doce kilómetros de la capital provincial. Su jurisdicción ocupa 11,6 kilómetros cuadrados y se extiende en una franja alargada de orientación norte sur, entre la orilla derecha de la ría de Bilbao en su desembocadura y el mar Cantábrico, ocupando toda la orilla oriental del Abra.

¹²³ Para una visión histórica general de estos municipios: C. M. ZABALA, *Historia de Guecho*, Algorta-Getxo, 1990; J. M. BEASCOECHEA GANGOITI, *Getxo. Monografía histórico artística*, Diputación de Vizcaya, Bilbao, 1992; y F. M. VARGAS ALONSO, *Berango-Leioa: Estudio Histórico/Artístico*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1997.

Su orografía muestra dos áreas contrastadas. Toda la parte norte del municipio se caracteriza por presentar una línea de costa alta con abundante acantilados. Corresponde al extremo noroccidental del denominado sinclinatorio de Vizcaya, con predominio de areniscas del paleoceno-eoceno flanqueadas por sedimentos del Cretácico superior. El accidente más importante es el cabo de Punta Galea, que marca el límite oriental del Abra. Los abundantes afloramientos de areniscas de Algorta, lo mismo que las de los vecinos municipios de Berango y Sopelana, que poseen un atractivo color rojizo y conceden muchas facilidades para su utilización en la construcción. A lo largo de la historia, se han abierto en el municipio multitud de canteras de esta piedra, y ha sido desde siempre el principal material de construcción.

Los acantilados costeros, que alcanzan en los escarpes de la Galea una altura de unos setenta metros sobre el mar, tienden a descender paulatinamente hacia al sur, formando sucesivos arcos hasta Arriluze y la Punta Begoña. Entre esos arcos se hallan playas de diversa extensión (Arrietara, Azkorri, Arrigunaga y Ereaga).

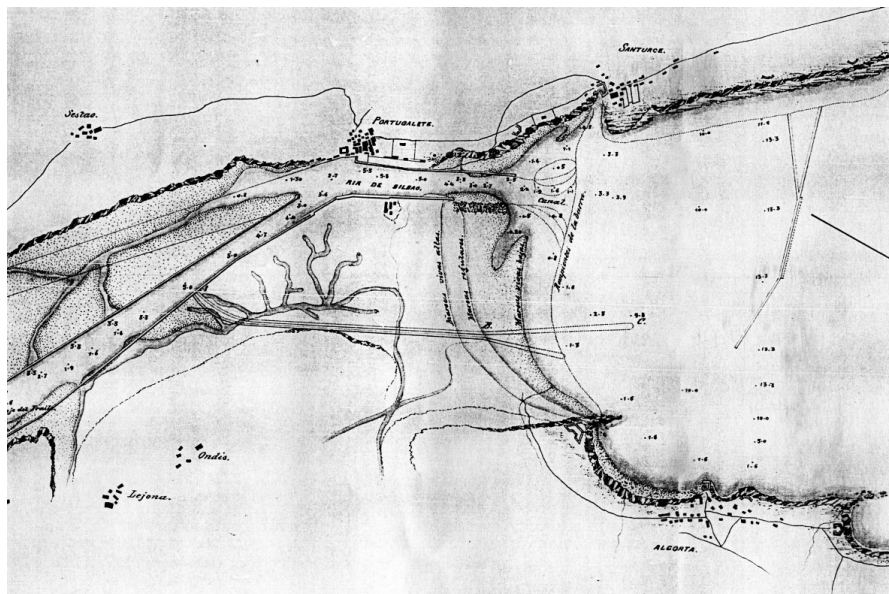
A partir de la costa de la Galea la altura va descendiendo suavemente hacia el interior, en dirección sureste, hasta el curso del río Gobela, que corre de norte a sur. En sus márgenes la altura media ronda los diez metros sobre el nivel marino. El río Gobela es de muy corto recorrido y caudal, presentando una pendiente general muy limitada. De esta forma, tiende a formar vegas y marismas a lo largo de todo su cauce. Este hecho se incrementa por la situación orográfica que encuentra en su tramo final, correspondiente a la parte meridional del municipio de Getxo. Desde la Avanzada los acantilados y costas altas se interrumpen bruscamente, siendo sustituidos por vegas bajas flanqueadas por formaciones arenosas y limos sedimentarios.

Toda esta zona, lo mismo que el resto del estuario del Nervión del que forma parte, ha sido profundamente modificada por la acción antrópica¹²⁴. Originalmente, la confluencia del Gobela en la ría del Nervión se producía tras serpentear por una extensa área de dunas móviles que cerraban el cordón litoral y la playa de Las Arenas, y en medio de una zona de marisma inundada por las mareas. En estas condiciones, la propia desembocadura de la ría resultaba extremadamente sinuosa y variable. La acumulación de gravas y arenas sólo dejaba en ésta dos canales útiles, uno de ellos sobre las antiguas playas y marismas de Lamiako, y el otro por la playa de Sestao. Además, justo en la desembocadura se formaba la famosa *barra*, junto a Portugalete.

¹²⁴ Las condiciones de la ría y la evolución de las modificaciones realizadas sobre ella se pueden seguir en JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BILBAO, *Homenaje a Churruga...*, *op. cit.*; J. HAZERA, *Historia de la ría de Bilbao en la era cuaternaria*. Temas Vizcaínos, 25, Bilbao: Caja de Ahorros Vizcaína, 1977. y A. CEARRETA, «Cambios medioambientales...», *op. cit.*, pp. 435-454.

FIGURA 3.1.

Situación del final de la ría y el Abra según un plano de 1846



Fuente: Fragmento del plano incluido en Estudio del Puerto de Bilbao. Copia del plano de la ría y el Abra de Agustín Marcoartu . A.G.A., Caja AGA 922, Hoja 9.

El problema de la variable *barra de Portugaleta*, las dificultades que acarrea a la navegación hasta Bilbao, y los frecuentes naufragios que se producían, fueron un tema obsesivo para las autoridades y los representantes del comercio de la Villa. Durante varios siglos se achacó a las arenas aportadas por el río Gobela, o Crezalzu como también se le denominaba, la principal responsabilidad en la formación de la Barra.

Por ejemplo, el Ayuntamiento de Bilbao y la Casa de Contratación de Burgos comisionaron en 1501 un equipo técnico para estudiar la situación. El informe recomendaba la realización de un nuevo canal para el río, que le llevara a desembocar directamente en el Abra cortando por las dunas y la playa de Las Arenas junto a los escarpes de Arriluze¹²⁵. El Ayuntamiento de la anteiglesia de Getxo no estuvo de acuerdo con las obras propuestas y boicoteó su realización. No hay que olvidar que las dificultades para sobrepasar la barra por parte de los barcos que se dirigían a Bilbao era una importante fuente de

¹²⁵ T. GUIARD, *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del Comercio de la Villa*. Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1974 (orig.1913-14). Tomo I, p. 102. Incluye el texto completo del informe, especificando la obra y los materiales que se debían emplear.

ingresos para los vecinos de los pueblos ribereños, por medio del servicio de auxilio a la navegación que cubrían los llamados *pilotos lemanes* de la ría¹²⁶.

Sin embargo, los frecuentes desastres que seguían produciéndose obligaban a tomar algún tipo de medida. Para su financiación, el Consulado de Bilbao, la Villa, y la Casa de Contratación de Burgos llegaron a distintos acuerdos en 1535 y 1538. En el definitivo, firmado por esas instituciones y la anteiglesia de Getxo en 1545, ésta última aceptaba el desvío del río, y los demás se comprometían a realizar y financiar las obras, reformar el muelle de la ría y construir un puente sobre el río¹²⁷. En el reconocimiento efectuado en 1558 se había realizado ya el muelle de la ría en el lado de Las Arenas, con 778 metros de longitud, y se acometió a partir de ese año el desvío del Gobela, mediante una presa y un nuevo cauce recto que lo hacía desembocar en Arriluze, tal y como se había previsto en 1502. A continuación, se acometería la obra del muelle de Portugalete¹²⁸.

Durante el resto del siglo XVI, y a lo largo de los siglos XVII y XVIII, no hubo modificaciones sustanciales en esta zona de la ría. El problema de la barra continuaba irresoluble y los muelles de ambas márgenes obligaban a continuas reparaciones y ampliaciones¹²⁹. Los arenales de Getxo estaban en continuo movimiento por la acción de los vientos. Los dominantes del noroeste internaban arenas en Ondiz (Leioa), mientras que los episodios de viento sur las arrastraban hacia la ría. A medida que se prolongaba y ampliaba el muelle de la margen derecha, las arenas cubrían lo conquistado, quedando fijas al socaire de la obra, con lo que la playa crecía continuamente¹³⁰.

A partir de 1731, siguiendo un proyecto de Pedro Moreau, se efectuó un gran esfuerzo en la realización de muelles y mejoras de los existentes a todo lo largo de la ría. En 1753, el ingeniero Josef Crane diseñó el encauzamiento del tramo inferior, entre el Desierto y Portugalete, consiguiendo un cauce recto y la eliminación de los dos pequeños canales anteriores. Sin embargo, la prolongación de los muelles por Lamiako y Sestao provocó la acumulación de sedimentos, que culminaron con la colmatación de la vega de Lamiako en 1783. Durante la década de 1770, el río Gobela rompió en varias ocasiones el encauzamiento que se le había practicado hacia Arriluze a principios del siglo XVI. Finalmente, en 1779 se renunció a mantener el canal practicado, y desde entonces volvió a desembocar en la ría.

¹²⁶ Así, en la primera relación conocida de pilotos lemanes, la de 1561, de los cincuenta y seis pilotos reconocidos por el Consulado de Bilbao para ejercer esta labor, diecinueve eran de Algorta. T. GUIARD, *Historia del Consulado...* op. cit., Tomo I, p. 61

¹²⁷ T. GUIARD, *Historia del Consulado...* op. cit., Tomo I, p. 395.

¹²⁸ JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BILBAO, *Homenaje a Churruca...*, op. cit., pp. 11-13.

¹²⁹ Reseñados en *Ibidem*. También dieron lugar a numerosos pleitos y acuerdos entre el Consulado de Bilbao, los contratistas de las obras y el Ayuntamiento de Getxo, que pueden verse en J. M. BEASCOECHEA GANGOITI, *Getxo...*, op. cit., pp. 107-109.

¹³⁰ Esta era la opinión del ingeniero Churruca en 1882. En JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BILBAO, *Homenaje a Churruca...*, op. cit., pp. 52-53.

FIGURA 3.2.

Plano del Abra y final de la ría en un proyecto de nuevo puerto de 1868



Fuente: Estudio del Puerto de Bilbao. Plano especial del Abra con detalles de los proyectos de 1868. A.G.A., Caga AGA 922, Hojas 15.

Durante el siglo XIX y hasta la desaparición del Consulado en 1844, prosiguieron las periódicas obras de mantenimiento y reparación de los muelles del tramo final de la ría. Desde esa fecha, y hasta la constitución de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao en 1877, el servicio pasó a cargo de la Dirección General de Obras Públicas. Los ingenieros que se sucedieron en la dirección de la obras elaboraron sucesivos reconocimientos y proyectos de mejoras de la ría y la barra¹³¹.

Sin embargo, en la margen derecha de la ría los trabajos de mayor repercusión fueron acometidos por la iniciativa privada durante el segundo tercio del siglo XIX. La adquisición de los terrenos ribereños en grandes lotes durante las subastas desamortizadoras de 1856 a 1868 dejó en manos particulares

¹³¹ Destacan los de Agustín Marcoartu en 1848, Manuel Peironcelly en 1856 (el primero con aprobación oficial), y Amado Lázaro en 1859. A partir de esta fecha los proyectos solían ocuparse de la ría y de las posibilidades de habilitar un puerto exterior en el Abra: José Lequerica (1863), Carlos Vignoles (1864), Juan Orense (1868), Pablo Alzola (1871), Sir John Coode (1873), Francisco Bellver (1876), hasta llegar al primero de Evaristo Churruga en 1879.

una gran capacidad de intervención sobre el territorio. La labor principal fue acometida por Máximo Aguirre, que compró entre 1856 y 1859 la totalidad de la marisma de Lamiako, desde el inicio de las dunas de Las Arenas hasta la jurisdicción de Erandio.

En ese momento la marisma estaba colmatada y asegurada por los muelles de la ría, que estaban siendo ampliados para permitir el paso de carruajes por el camino de sirga (proyecto Lázaro, 1856-1860)¹³². El río Gobela se derramaba sobre la marisma de Lamiako, donde se dividía en multitud de canalillos. Al final, terminaban desaguando en la ría a través del denominado *Puente de los Ocho Ojos*, por debajo de los muelles construidos por el Consulado a mediados del siglo XVIII, y que había sido reconstruido en 1839¹³³.

Máximo Aguirre realizó obras que transformaron definitivamente todo el curso final de la ría de Bilbao y del río Gobela. La principal fue excavar un nuevo cauce para el Gobela, haciéndole confluir y desembocar junto al Udondo en Leioa. Además, se trazaron zanjas de alivio y se plantaron pinos en esta zona, y luego sobre las dunas litorales de Las Arenas. Las únicas zonas que mantuvieron un alto grado de humedad fue el tramo central de la vega en Lamiako, y el área de la vega de Crezazu separada del resto por el nuevo codo brusco del Gobela, es decir el futuro barrio de Romo¹³⁴.

Desde 1877, Evaristo Churruca, como ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto, acometió multitud de obras de mejora que terminaron por configurar un nuevo puerto. En la parte inferior de la ría la principal consistió en la eliminación de la barra, mediante la construcción entre 1881 y 1887 del espigón prolongado de Portugaleta. A continuación se acometió el principal proyecto de Churruca, la realización del puerto exterior. El proyecto fue aprobado en 1888. Consistía en un rompeolas principal de mil cuatrocientos cincuenta metros de longitud directamente expuesto a las mareas dominantes y que arrancaba de la costa occidental del Abra, a mil seiscientos metros del extremo del espigón de Portugaleta, y de un contramuelle de mil setenta y dos metros de longitud que partía de Punta Begoña en la costa oriental, es decir, la de Getxo.

El basamento del rompeolas comenzó a construirse en 1889 y la superestructura en 1891, pero los grandes temporales de los inviernos de 1893 y 1894 destrozaron grandes porciones de esta última. Así, Churruca decidió abandonar esa superestructura y mantener el basamento como defensa exterior de un nuevo rompeolas construido con una técnica diferente (cajones de hormigón),

¹³² Su aprobación se hizo por Real orden de 1 de octubre de 1856. Sobre este camino ver A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Obras Públicas. Puertos, Leg. 15204.1; y A.G.A., Obras Públicas. Puertos, Caja AGA 919, y Caja AGA 921, N.º 14 y N.º 21, Sig:24/3.

¹³³ JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BILBAO, *Homenaje a Churruca...*, *op. cit.*, p. 48.

¹³⁴ Las intervenciones de Máximo Aguirre y sus herederos sobre el medio físico son ampliamente comentados más adelante en este trabajo.

aprobando un nuevo proyecto en 1895. Este fue el que se realizó finalmente, dándose por concluido en 1905. La obra del contramuelle se aprobó en 1893, y fue de elaboración mucho más sencilla, terminándose en 1901¹³⁵.

Pese al éxito que representaron la obras, sus consecuencias fueron destructivas sobre el litoral de Getxo. El cambio general de las corrientes del Abra empujó en un primer momento la fuerza de los temporales sobre la costa de Algorta, amenazando la playa de Ereaga y lo escarpes quebradizos de Arriluze¹³⁶. Este efecto desapareció con el comienzo de la obra del contramuelle.

Sin embargo, el efecto combinado del rompeolas de Santurtzi y el contramuelle de Punta Begoña supusieron la paralización definitiva de la corriente del noroeste, y la retención del flujo de arena, que dejó de realizar su circuito completo. A partir de este momento la arena que se desplazaba desde la playa de Las Arenas era expulsada por la corriente de la ría al Abra exterior, y su reflujó era retenido por el contramuelle, depositándose sólo en Ereaga. De esta forma, en un corto periodo de tiempo la playa de Las Arenas desapareció casi en su totalidad, debiéndose acometer urgentes trabajos de defensa de la costa, que dieron lugar al muelle de Las Arenas y a su paseo.

Quedaban así definidas las formas definitivas del estuario del Nervión, en las que la enorme labor de transformación antrópica efectuada ha terminado por conformar una realidad en gran parte artificial, a la medida de las necesidades humanas.

3.2.2. *Orientación socioeconómica tradicional*

Al inicio de la Edad Moderna, la anteiglesia de Getxo no era más que otro de los pequeños municipios de Vizcaya integrados en la denominada Tierra Llana. Una diminuta entidad de población dedicada a la agricultura de subsistencia y articulada en una serie de caseríos dispersos alrededor de la iglesia de Santa María y de la casa solar del linaje local, los Guecho¹³⁷.

¹³⁵ La descripción pormenorizada de todas las obras efectuadas entre 1888 y 1905, además redactada por de la mano del propio Evaristo Churruca, con sus características técnicas y presupuesto, se pueden encontrar en JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BILBAO, *Homenaje a Churruca...*, *op. cit.*, pp. 124-142.

¹³⁶ Carta de los vecinos de Algorta afectados el 16 de mayo de 1895 y expediente de reclamación del Ayuntamiento ante la Junta de Obras del Puerto de Bilbao en: A.H.M.G., Carp. 50, Leg. 18 y Carp. 57, Leg. 13.

¹³⁷ Una visión global de la historia de Getxo desde el siglo xv al xx en J.M. BEAS-COECHEA GANGOITI, *Getxo...*, *op. cit.*. Para otros puntos de vista: J. J. B. MERINO URRUTIA, *Apuntes para la Historia de Guecho*. Bilbao, 1970 (1.^a 1958); R. BASURTO LARRAÑAGA, *Guecho. La evolución de los modos de vida de una anteiglesia de Vizcaya*. Harriluze-Ayuntamiento de Getxo, Bilbao, 1989. y C.M. ZABALA, *Historia de Guecho*. Algorta-Getxo, 1990.

Los señores de Guecho mantenían una mínima propiedad territorial, pero su control sobre la economía y las instituciones locales se hacía efectivo a través del dominio de los principales elementos de transformación de la producción agrícola, los molinos, y de una serie de derechos señoriales. Eran patronos laicos de la iglesia, lo que les daba la potestad del nombramiento de los eclesiásticos y la exclusividad en el cobro de los diezmos. También mantenían derechos políticos sobre el concejo, reservándose la capacidad de nombramiento de los fieles (regidores) de la Anteiglesia.

La familia Guecho, originalmente un pequeño linaje ligado a los señores de Butrón, fue engrandeciéndose durante los siglos XVI, XVII y XVIII, a través del enlace matrimonial con otras familias de la nobleza vizcaína, y la acumulación de mayorazgos¹³⁸. En los años finales del XVIII, el titular del mayorazgo terminó casándose con la heredera del marquesado de Villarías, de gran peso en toda la zona de las Encartaciones. Todo ello coadyuvó a que practicaran un elevado absentismo, fijando su residencia fuera de la Anteiglesia desde el siglo XVI¹³⁹.

Sin embargo, el hecho que definiría la realidad social de Getxo hasta la segunda mitad del siglo XIX comenzó a moldearse a finales del siglo XV. En esta época, la expansión generalizada de las actividades marítimas en Vizcaya se manifestó en el ámbito local con el nacimiento de un pequeño núcleo marítimo, el puerto de Algorta.

Algorta nacía como un pequeño barrio marinero en el contexto plenamente agrícola de Getxo. Desde principios del siglo XVI fue asentando su posición y creando un modelo de actividad que resultaría exitoso en el futuro. Al encontrarse dentro de los términos marítimos que la carta-puebla de Portugalete (1322) reservaba en exclusiva a esta Villa, durante todo el Antiguo Régimen encontraron grandes dificultades para desarrollar con normalidad las ocupaciones marítimas. En teoría, no podían comerciar ni adquirir personalidad jurídica propia, quedando limitados a las simples funciones pesqueras.

A lo largo del siglo XVI emprendieron una lucha sistemática contra la pretendida jurisdicción de Portugalete sobre la desembocadura de la ría y las costas de Getxo. Los pleitos comenzaron en 1560, y se sucedieron en distintas instancias en 1570, 1573, 1579 y 1583. La sentencia definitiva de 1585 declaraba que el límite de las jurisdicciones civil y criminal entre Getxo y Portugalete se establecía en mitad de la ría. Se trataba de un importante triunfo, puesto que garantizaba el derecho de los marinos de Algorta sobre los restos

¹³⁸ El mismo mayorazgo de Guecho-Martiartu fue fundado en 1548, gracias a las rentas aportadas por Dña. Leonor de Ossorio, primera mujer de Diego Pérez de Guecho y Martiartu. Luego se fundieron con los dependientes de los linajes de Asua (siglo XVII) y Ordoñez de Barrañcúa (siglo XVIII).

¹³⁹ La propia casa-torre del linaje fue destruida por un incendio a mediados del siglo XVII, y no volvió a reconstruirse con esa función, sino como caserío (Jauregui).

de los naufragios, tan frecuentes alrededor de la barra, y que representaban una importante fuente de recursos.

A partir de estas premisas, la característica definitoria de la vida de la Antegulesia durante todo el Antiguo Régimen fue la bipolarización. No se trata únicamente de dos núcleos de población separados, sino que cada uno desarrollaba funciones económicas y modos de vida diferenciados.

Santa María de Getxo —o Andramari—, la entidad originaria, aparece en este esquema como un núcleo marcadamente rural. La agricultura y, en menor grado, la ganadería, constituían sus fuentes de riqueza. Durante el siglo XVII, el modelo productivo de origen medieval se vio reforzado por la introducción del maíz. Este cereal originario de América hizo posible un significativo aumento de la producción, no sólo por sus mayores rendimientos, sino por la posibilidad que ofrecía de ampliar el área cultivada. Las faduras de Getxo, terrenos de vega hasta entonces prácticamente estériles por la humedad dominante, se convirtieron en un medio físico idóneo para la nueva planta, permitiendo una prosperidad nunca antes conocida.

El maíz colonizó a lo largo de los siglos XVII y XVIII los espacios húmedos del municipio, que en general se encontraban bajo titularidad comunal. Fue un proceso discontinuo y heterogéneo, que pasó por distintas fases y modalidades¹⁴⁰. El resultado final, ya a principios del siglo XIX, fue la completa ocupación agrícola de la mayor parte del término municipal¹⁴¹. En 1612 aparece la primera mención del maíz en Getxo, y ya en 1617 hay indicaciones que demuestran el conocimiento de la rotación. Merced a esta conjunción de factores, la zona agrícola de Andramari pudo superar la grave crisis del siglo XVII y mantener su vitalidad durante el siguiente.

Algorta partía de una posición más retrasada, y su prosperidad efectiva no llegó hasta el siglo XVIII. El propio emplazamiento geográfico y las limitaciones jurídicas que encontraron en el Abra no permitieron nunca la localización en Algorta de un puerto importante. Sin embargo, sus marinos superaron esas dificultades adaptándose perfectamente a las posibilidades del medio en que se encontraban. Aunque sin lograr el pleno reconocimiento legal, desde principios del siglo XVII se organizaron internamente en una Cofradía que defendiera sus intereses, y las propias instalaciones portuarias fueron mejorándose con el tiempo. Separados de la navegación de altura, la pesca de bajura en pequeñas embarcaciones que no exigían un gran puerto sí era factible. Pero por encima de todo, los marinos algorteños rentabilizaron sus dos mejores capacidades: sus ligeras embarcaciones y el recurso humano; cualificado en

¹⁴⁰ El proceso se puede seguir de forma detallada en J.M. BEASCOECHEA GANGOITI, *Getxo...*, *op. cit.*, pp. 67-92.

¹⁴¹ Además, si en los terrenos húmedos se introdujo masivamente, cultivándose muchas veces sin interrupción ni alternancia con otras plantas, también se incorpora a las rotaciones agrarias del resto del municipio, mejorando su productividad mediante la alternancia con el trigo y las legumbres.

los asuntos de la mar y con gran experiencia sobre la barra. De esta forma, los pilotajes derivados del puerto de Bilbao se configuraron como un recurso fundamental para Algorta.

Este modelo de dedicación permitía que una coyuntura favorable en el tráfico comercial del Abra multiplicara sus efectos positivos sobre la economía algortea. Esto fue lo que ocurrió precisamente durante el siglo XVIII, provocando un espectacular crecimiento del puerto y una auténtica explosión demográfica del área. De esta forma, en 1746, ya tras bastantes años expansivos, la población de Algorta representaba un tercio de los alrededor de mil habitantes de la anteiglesia de Getxo. Pero en 1797 se había producido un giro absoluto, ya que Algorta concentraba a casi la mitad de los 1.538 habitantes censados en la Anteiglesia¹⁴².

La mar y la agricultura, con sus contrapuestos ritmos y condicionantes, marcaron las diferencias entre los habitantes de Andramari y Algorta. Esta oposición aparecía muy marcada para los propios interesados, manifestándose en diferentes pleitos que se sucedieron desde el siglo XVII, y en la necesidad de establecer por escrito convenios que regularan las relaciones internas, sobre todo en los aspectos financieros y hacendísticos. La diversidad de intereses se refleja en las denominaciones de *vecinos caseros*, *caseros que no navegan*, *caseros de la montaña*, *vecinos trabajadores de la montaña* o *gente de tierra*, que los textos locales utilizaban para referirse a los vecinos de Andramari, y los equivalentes en Algorta *mareantes maestros de lanchas y marineros del puerto de Algorta*, *mareantes del puerto*, *vecinos del barrio de Algorta*, o *gente de mar*. Todos ellos muestran que para quienes vivían en Getxo las distinciones estaban profundamente marcadas, quizás exageradamente, como ocurre con frecuencia entre dos comunidades vecinas.

Esta dualidad quedó reflejada en el campo institucional desde mediados del siglo XVIII, asignándose un fiel regidor a cada barrio, y en el religioso desde 1793, cuando se inició el proceso de constitución de la parroquia de San Nicolás, con jurisdicción sobre el puerto, mientras la matriz tradicional de Santa María mantenía sus funciones sobre el área rural.

3.2.3. *La situación a mediados del siglo XIX*

Durante la primera mitad del siglo XIX, la realidad socioeconómica de la anteiglesia de Getxo manifiesta una evolución *natural* respecto a las premisas presentes a la conclusión del setecientos. Los dos núcleos diferen-

¹⁴² La población de Algorta se había triplicado, pero el número de sus viviendas sólo se había incrementado en un 50%. El crecimiento había consistido en amontonar las casas en un espacio reducidísimo, y subdividirlas interiormente, no resultando extraño que casas que a principios del setecientos eran ocupadas por una familia pasasen a albergar a cuatro o cinco. J.M. BEASCOECHEA GANGOITI, *Getxo...*, *op. cit.*, pp. 42-48.

ciados siguieron con sus propios ritmos y características propias. Todo el primer tercio del siglo, hasta el final de la primera guerra carlista, resultó negativo para todos, con pérdidas de población y desestructuración de la base económica.

A su salida, la zona agrícola de Andramari continuaba sin grandes variaciones en su dedicación tradicional. La producción se fundamentaba en los cereales (maíz y trigo) dirigidos mayoritariamente al autoconsumo o el reducido mercado interno. A mediados de siglo se sucedieron una serie de magníficos años agrícolas, pero a partir de entonces los descensos fueron continuos. Paralelamente, la agricultura, y sobre todo la ganadería, sufrieron en profundidad la pérdida de los terrenos comunales, la mayoría dedicados antes a pastos. Así, la cabaña vacuna se redujo a la mitad entre 1858 y 1882.

La otra actividad tradicional, la pesca, entró también en una franca decadencia a lo largo del ochocientos. A la altura de la década de 1860 era ya una actividad residual, practicada en su mayor parte por ancianos. El mismo pilotaje sufrió profundas transformaciones durante esta centuria, al dejar de ser una actividad privada para constituirse en un servicio del propio puerto.

En cambio, el crecimiento del tráfico marítimo amplió espectacularmente los demanda de marinos formados, manteniéndose Algorta como uno de los principales viveros de gentes de mar a todos los niveles. Para promover y potenciar la cualificación profesional del sector se fundó en 1879 una Escuela de Náutica. El porcentaje de marinos entre la población activa de Getxo alcanzaba el 40% en 1825, y aún era el grupo más importante en 1900, con un 20% del total, a pesar de que la población activa se había multiplicado por cinco entre ambas fechas. En las misma fechas, los labradores pasaron de representar un 37% al 12%¹⁴³.

Este esquema tuvo una rigurosa plasmación espacial en la distribución interna de la población y la vitalidad de cada zona. Para 1860, Andramari sólo agrupaba un tercio de los habitantes de la Anteiglesia, residiendo los demás en Algorta. En 1900, el porcentaje de Santa María se había reducido al 17%, en Algorta vivía el 56%, y el nuevo barrio de Las Arenas ya contaba con un 25%. En estos años, el municipio de Getxo había pasado de 2.156 a 5.442 habitantes. Así, Algorta consiguió estructurar una vía propia de desarrollo económico fundamentada en los servicios marítimos y comerciales. Pequeños capitales locales llegaron incluso a plantear algunas iniciativas industriales: pequeños talleres (carpintería, herrería, hojalatería), fábricas de materiales de construcción (tejas, canteras, cal, cementos hidráulicos, baldosas), fábricas de harinas y panaderías. También surgieron empresas de transporte (servicios

¹⁴³ En 1900, la distribución espacial de ambos colectivos continuaba aún reflejando el asentamiento tradicional: un 78% de los marinos vivían en Algorta, y el mismo porcentaje de los agricultores en Santa María.

de carruajes), comercios, y una compañía eléctrica de capital local (Sociedad Eléctrica de Guecho)¹⁴⁴.

Partiendo directamente de la experiencia marítima, varios de los profesionales del sector participaron en las inversiones navieras, ocupando parte destacada en el accionariado de las principales compañías vizcaínas¹⁴⁵. Algunos de ellos dieron un paso y más, y lograron convertirse en armadores. De esta forma, compañías como Algoroteña de Navegación¹⁴⁶, Marítima del Nervión¹⁴⁷, y Naviera Uriarte¹⁴⁸ se originaron en los capitales locales, y dieron lugar a grandes acumulaciones monetarias en los sucesivos periodos de gran dinamismo del sector naviero.

Estos grupos burgueses, unidos a la abundante presencia de indianos enriquecidos que fijaron su residencia en Algorta a mediados del siglo XIX, formaron una sociedad particular. Se reunían en instituciones como el Casino Algoroteño (1877), o adquirirían lotes desamortizados en Alangoeta para edificar sus villas, mientras dirigían la política local y las iniciativas expansivas de Algorta. Entre ellas destacaron la construcción de la iglesia de San Nicolás (1854), los edificios y servicios públicos circundantes, y el crecimiento del caserío algoroteño desde el Puerto Viejo hacia las zonas de la avenida Basagoiti, Abasotas, y Urkijo Baso.

Sin embargo, esta vía de desarrollo acorde con la lógica y la tradición local se truncó en gran parte, o debió adaptarse a la emergencia de un nuevo impulso. A partir de Las Arenas, y extendiéndose progresivamente por la mayor parte del municipio, los capitales e intereses de Bilbao tomaron posesión del territorio de Getxo. Pronto pasaron a articular el espacio local de acuerdo a las necesidades bilbaínas. La clave de ese proceso fue la apropiación fulminante

¹⁴⁴ Fundada en la década de 1890 para acometer el suministro local, se fusionó en 1905 con El Ibaizábal, de Erandio, y terminaría formando parte de la Unión Eléctrica Vizcaína desde 1908, origen de Hidroeléctrica Ibérica. En este sector también se formó la Sociedad Cables Eléctricos de Algorta.

¹⁴⁵ Era el caso de Juan Barasorda y José Zubiaga en las navieras de Sota y Aznar, de Eladio Sustacha, uno de los promotores de la Compañía Naviera Vascongada dirigida por Félix Abásolo, y de Jacinto Suarez en Marítima Vizcaína. M. MONTERO, *Mineros...*, *op. cit.*, pp. 449-450 y 457-458, y J.M. VALDALISO GAGO, *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*. HAEE/IVAP, Bilbao, 1991, pp. 241-242.

¹⁴⁶ Formada en 1900 de la unión de varias sociedades de un buque. Sus fundadores, todos ellos algoroteños y parientes entre sí, eran Policarpo Eguiraun Cortina, Juan José Uribe Cortina, Evencio Cortina Arteta, y Esteban Acillona Garay. Ver: M. MONTERO, *Mineros...*, *op. cit.*, p. 450; y J.M. VALDALISO GAGO, *Los Navieros Vascos...*, *op. cit.*, p. 220.

¹⁴⁷ Producto de la fusión en 1907 de la primitiva Compañía Anónima de Navegación, propiedad de los algoroteños Tomás Urquijo Aguirre y Francisco Aldecoa Uriarte, con las aportaciones de la Compañía Bilbaína de Navegación. J.M. VALDALISO GAGO, *Los Navieros Vascos...*, *op. cit.*, p. 234.

¹⁴⁸ Fundada en 1901 y encabezada por los hermanos Uriarte Sustacha y por Juan Antonio Acha Encera. Supuso la agrupación de diversas compañías anteriores de un único vapor. J.M. VALDALISO GAGO, *Los Navieros Vascos...*, *op. cit.*, p. 220; y M. MONTERO, *Mineros...*, *op. cit.*, pp. 413-414, y p. 467.

de la mayor parte de los terrenos urbanizables de la Anteiglesia a través de la desamortización, que se manifiesta como el mecanismo fundamental para comprender el proceso.

3.3. Disponibilidad de Terrenos: La Desamortización

3.3.1. Introducción

La cuestión de la desamortización ha constituido un problema de gran alcance dentro de la historiografía española sobre el siglo XIX. Durante un largo periodo el debate se centró en la formulación de una correcta evaluación del proceso, y de sus repercusiones sobre la estructura de la propiedad y los métodos del cultivo en el agro español. Posteriormente, los campos de estudio se han diversificado. Desde luego, el núcleo central de investigación pasa por el análisis del paso desde Antiguo Régimen al Régimen Liberal, pero integrándose en los problemas de las reformas e insuficiencias hacendísticas del Estado español, y en las consecuencias del proceso desamortizador, desde las transformaciones en las estructuras sociales, las formas de explotación agrícola y las repercusiones en las ciudades¹⁴⁹.

Sin embargo, la desamortización en la mayoría de sus distintas fases es un proceso aún insuficientemente conocido en el País Vasco. En principio, se puede suponer que el volumen superficial afectado y el valor de los bienes enajenados no alcanzaron la importancia de otras zonas¹⁵⁰, aunque todavía resulta imposible evaluar con exactitud las cifras resultantes del proceso¹⁵¹.

¹⁴⁹ Como resumen de los trabajos clásicos: F. TOMÁS Y VALIENTE, *El marco político de la desamortización en España*, Ariel, Barcelona, 1971; F. SIMON SEGURA, *La desamortización española del siglo XIX*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1973; R. HERR, «El significado de la desamortización en España», *Moneda y Crédito*, n.º 118, 1973, pp. 55-94 y J. FONTANA «La desamortización de Mendizábal y sus antecedentes», en *Historia agraria de la España Contemporánea. I. Cambio social y nuevas formas de propiedad*, Crítica, Barcelona, 1985, pp. 219-244. Una visión general de la situación historiográfica posterior, incluyendo amplias referencias bibliográficas: AA.VV., *Desamortización y Hacienda Pública*, Ministerio Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, 1986; G. RUEDA, *La desamortización de Mendizábal y Espartero en España*, Cátedra, Madrid, 1986, y G. RUEDA (ed.), *La desamortización en la Península Ibérica*, M. Pons, Madrid, 1993.

¹⁵⁰ Esta es una hipótesis fundamentada en los datos conocidos sobre las regiones limítrofes de Asturias y Cantabria, y las estructuras previas de la propiedad dominante en estas zonas y en el País Vasco. M. A. SÁNCHEZ GÓMEZ, «La desamortización en el norte de España», en L. V. GARCÍA MERINO (ed.), *Los espacios rurales cantábricos y su evolución*, Universidad de Cantabria, Santander, 1990, pp. 191-212, ver pp. 192-194.

¹⁵¹ Curiosamente, el aspecto mejor conocido son las ventas realizadas por los mismos municipios con motivo de las deudas acumuladas durante el periodo bélico 1795-1815: M. ORTIZ DE ORRUÑO, *Alava durante la invasión napoleónica. Reconversión fiscal y desamortización*, Vitoria, 1984, y A. OTAEGUI ARIZMENDI, *Guerra y crisis de la Hacienda local. Las ventas de Bienes Comunes y de Propios en Gipuzkoa (1764-1814)*, San Sebastián, 1991.

Pese a ello, intentaremos engarzar el proceso local con lo que conocemos de los marcos provincial y regional.

Con la pretensión de estudiar y evaluar correctamente las características del proceso de enajenación de los terrenos desamortizados de Getxo durante el siglo XIX, resulta necesario aclarar las líneas generales de la cronología, justificación y pasos seguidos por la desamortización en Vizcaya. La razón de esta atención dedicada al proceso desamortizador estriba en su enorme relevancia en la configuración urbana de toda el área de estudio, hasta el punto de que se podría hablar de un *año cero* para la urbanización, que coincide con el inicio de la desamortización. Como intentaremos justificar más adelante, la práctica totalidad de los terrenos y solares sobre los que se asentaron las estructuras urbanas de Getxo antes de 1936 provienen directamente de la desamortización.

Las repercusiones urbanas de la desamortización —pese a su importancia objetiva— no ha sido un campo que haya merecido tanta atención de los investigadores como sus implicaciones agrarias. Pese a ello, sí que cuenta con una tradición consolidada y resultados relevantes¹⁵². Sin embargo, la propia composición de los bienes urbanos desamortizados, entre la que dominaban las casas y conventos urbanos provenientes de los bienes de la iglesia y las instituciones de beneficencia, ha provocado que las investigaciones converjan hacia el tema de su repercusión en las remodelaciones internas de las ciudades practicadas sobre los espacios que se liberaban en los centros, y la entrada de los capitales burgueses en la propiedad de esas áreas centrales¹⁵³.

¹⁵² Una visión general sobre este campo de estudio en P. GARCÍA COLMENARES, «Transformaciones urbanísticas e industriales», en G. RUEDA (ed.), *La desamortización en la Península Ibérica*, Ayer, 9, Madrid, 1993, pp. 175-211; J. L. OYÓN y A. GARCÍA ESPUCHE, «Crecimiento de las ciudades», *op. cit.*, pp. 16-17 y bibliografía anexa. Recientemente, G. RUEDA HERNANZ, «Modelos de transformaciones urbanas y cambios sociales en las ciudades como consecuencia de la desamortización», en R. MAS HERNÁNDEZ y P. LAVASTRE (eds.), *Propiedad urbana y crecimiento de la ciudad*, Casa Velázquez/Univ. Autónoma de Madrid, Madrid, 2005, pp. 65-114.

¹⁵³ Los estudios que abordan este campo son muy abundantes y variados. Entre ellos se pueden destacar: A. BAHAMONDE MAGRO y J. A. MARTÍNEZ MARTÍN, «La desamortización y el mercado inmobiliario madrileño (1836-1868)», en A. BONET CORREA (ed.), *Urbanismo e Historia Urbana en el Mundo Hispano*, Universidad Complutense, Madrid, 1985, vol. 2, pp. 939-956; P. GARCÍA COLMENARES, *La ciudad de Palencia en el siglo XIX. La desamortización y su transformación urbanística (1836-1868)*, Diputación Provincial de Palencia, Palencia, 1986; A. PONS, *La propietat a subhasta. La desamortizació i els seus beneficiaris: inversió i mercat (València, 1855-1867)*. Universitat de València, Valencia, 1991, especialmente pp. 196-205; A. REGUERA RODRÍGUEZ, *La ciudad de León en el siglo XIX: transformaciones urbanísticas en el periodo de transición al capitalismo*. León, 1987; G. RUEDA HERNANZ, *La desamortización de Mendizábal en Valladolid (1836-1853). Transformaciones y constantes en el mundo rural y urbano de Castilla la Vieja*. Valladolid, 1980; y varios de los trabajos editados en la publicación *Desamortización y Hacienda Pública*, Madrid: Ministerio Agricultura, Pesca y Alimentación, 1986. (2 Vol.).

No se trata de nuestro caso, donde la desamortización constituye la bisagra que facilita el paso de propiedades rústicas (comunales) a urbanas. En las dos orillas de la ría de Bilbao y en el Abra, los terrenos de marismas, dársenas en distinto grado de inundación, y vegas ribereñas, constituyeron una importantísima reserva territorial. Su situación jurídica, amortizada bajo el régimen de bienes comunales de los pueblos, fue trastocada por las actuaciones desamortizadoras de los mismos municipios primero, y del propio Estado a partir de las medidas legislativas iniciadas en 1855. De esta forma, pudieron permitir un cómodo asentamiento de las nuevas instalaciones industriales y de promociones residenciales. Así, se puede mencionar que factorías como la Fábrica del Carmen (Barakaldo), Fábrica de S. Francisco del Desierto, Astilleros del Nervión, La Vizcaya, o La Iberia (Sestao), o el mismo barrio del Campo Volantín de Bilbao, se levantaron sobre antiguos bienes desamortizados o comunales.

3.3.2. *Las iniciativas municipales para la enajenación de propios y comunales*

Entendida la desamortización en un sentido muy amplio, se trata de un mecanismo de larguísima tradición en la anteiglesia de Getxo. En un contexto histórico y legal totalmente diferente al del siglo XIX, ya encontramos que el municipio de Getxo lo utilizó bajo distintas fórmulas durante los siglos XVII y XVIII¹⁵⁴. En estos casos, se trataba de permitir la expansión de las actividades agrícolas sobre terrenos comunales de las vegas del río Gobela de nulo o escaso aprovechamiento previo, pero que adquirieron un inusitado valor gracias a la introducción del cultivo del maíz para la alimentación humana desde los años iniciales del siglo XVII.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII, una vez enajenados los terrenos susceptibles de ser puestos en explotación agrícola individual, el municipio de Getxo practica el método del arrendamiento de las vegas bajas (Comporte y Las Arenas-Crezalzu) en grandes lotes de extensión variable, a compañías creadas al efecto. Estas se encargaban del mantenimiento de los desagües y aliviaderos naturales, y entregaban una renta al consistorio, que le permitía su explotación agrícola durante un plazo variable (de cuatro a nueve años)¹⁵⁵.

Sin abandonar definitivamente estas prácticas, que se prolongaron a lo largo de la primera mitad del siglo XIX, durante los primeros años del ochocientos nos encontramos con una situación distinta. Las dificultades

¹⁵⁴ J. M. BEASCOECHEA GANGOITI, *Getxo...*, *op. cit.*, La venta y puesta en explotación de comunales en Getxo es un tema central de esta monografía. Su aplicación en el marco cronológico de los siglos XVII y XVIII se puede consultar en pp. 67-91.

¹⁵⁵ J. M. BEASCOECHEA GANGOITI, *Ibidem*, especialmente, pp. 89-92.

financieras del municipio pasaron a ser la justificación fundamental de las ventas de propiedades comunales y de propios. Este hecho es común a la mayoría de los municipios vascos¹⁵⁶, y se pueden encontrar comportamientos semejantes a lo largo de toda la geografía peninsular¹⁵⁷. Las precarias finanzas municipales sufrieron un primer desequilibrio durante los años de perturbaciones bélicas que se sucedieron entre 1795 y 1815. Los problemas económicos generales se unieron a un aumento de las contribuciones para soportar las cargas de las guerras.

El primer recurso era siempre el endeudamiento a través de préstamos particulares. Cuando esta vía llegaba a su límite se solicitaba la autorización de la Diputación para anticipar cantidades sobre las rentas fijas del municipio a su depositario. En Getxo, la contribución extraordinaria decretada en 1799 obligó ya a tomar esta medida, que se fue repitiendo con nuevas solicitudes en 1804, 1806, 1810 y 1813¹⁵⁸. En 1810, los capitales tomados por culpa de las *urgencias* y los *servicios de tropas* devengaban anualmente intereses equivalentes al 58% de las rentas fijas de la Anteiglesia¹⁵⁹.

No es extraño que debieran recurrir a una primera enajenación de bienes de propios, justificada en 1816 por las consecuencias de las nuevas contribuciones soportadas en la época del gobierno napoleónico¹⁶⁰. Durante los años inmediatos el desequilibrio de las finanzas municipales fue permanente, forzando la solicitud de sucesivos préstamos entre 1815 y 1830, y la venta de nuevas porciones de terrenos en las vegas el año 1826¹⁶¹.

¹⁵⁶ Algunos ejemplos representativos en: A. ARIZCUN CELA, *Economía y sociedad en un valle pirenaico del Antiguo Régimen, Baztán, 1600-1841*, Gobierno de Navarra, Pamplona, 1988, p. 354 y ss.; P. FERNÁNDEZ ALBADALEJO, *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833: cambio económico e historia*, Akal, Madrid, 1975, pp. 295-97; E. FERNÁNDEZ DE PINEDO, «La entrada de la tierra en el circuito comercial: la desamortización en Vascongadas. Planteamiento y primeros resultados», en J. NADAL y G. TORTELLA (eds.), *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*, Barcelona, 1974, pp. 105-114.; J.M. MUTILOA POZA, *La desamortización en Vizcaya*, Caja de Ahorros Vizcaína, Bilbao, 1984, pp. 391-399; J.M. ORTIZ DE ORRUÑO, *Alava durante...*, *op. cit.*; y A. OTAEGUI ARIZMENDI, *Guerra y crisis...*, *op. cit.*; y A. GOGESKOETXEA, *Los montes comunales...*, *op. cit.*, pp. 288-297.

¹⁵⁷ G. RUEDA, *La desamortización de Mendizábal y Espartero en España*, Cátedra, Madrid, 1986, p. 27.

¹⁵⁸ A.C.J.G., Estadísticas Varias, Reg.11, Leg. 1, N.º 3-4-6-9; y Guerra con Inglaterra, Reg. 2, Leg. 3; A.H.M.G., Libro de Actas Municipales N.º 1, fols. 8v-9.

¹⁵⁹ A.C.J.G., Propios Reg.10, Leg. 5.

¹⁶⁰ Se recaudaron 37.129 rs. mediante la venta de cuatro pequeños terrenos, y el edificio de una antigua taberna municipal, adquiridos por comerciante locales. En A.C.J.G., Enajenación de Propios y Arbitrios, Reg.22; Propios, Reg.12, Leg. 3. Este hecho se enmarca dentro de un proceso generalizado a toda Vizcaya. A. Gogeskoetxea realizó una primera evaluación global con los datos que disponía, resultando documentadas ventas por valor de 3.912.626 rs. en Vizcaya entre 1808 y 1811. A. GOGESKOETXEA, *Los montes comunales...*, *op. cit.*, pp. 290-291.

¹⁶¹ A.H.M.G., Carp. 17, Leg. 17, y Libro de Actas Municipales N.º 1, fols. 22-24.

La Guerra Carlista fue el golpe definitivo para la frágil posición financiera de Getxo¹⁶². A partir de este momento, las cargas asumidas para sufragar las contribuciones y suministros a las tropas carlistas y cristinas constituyeron una auténtica losa sobre las arcas municipales. Las medidas que se fueron sucediendo durante las décadas de 1840 y 1850 adoptaron dos vías. Por una parte, se elaboraron distintos planes y proyectos de remisión de la deuda en colaboración con la Diputación¹⁶³. A la vez, se practicaba una política de enajenación de propios y comunales bajo diversas fórmulas.

La legislación foral facultaba a los municipios a enajenar sus bienes de propios en pública subasta previa información de utilidad y aprobación de las autoridades del Señorío¹⁶⁴. Sin embargo, y pese a los problemas y reclamaciones a que daban lugar, muy frecuentemente los municipios prefirieron ejecutar repartos de los comunales entre los vecinos, tras una tasación y el establecimiento de lotes¹⁶⁵.

En Getxo, de acuerdo a la composición socioeconómica *dual* de sus habitantes en esta época se iniciaron expedientes tanto de subastas como de repartimientos¹⁶⁶.

Además de un grupo de terrenos dispersos, enajenados a partir de 1854¹⁶⁷, fueron saliendo a la venta toda una serie de terrenos de propios, generalmente

¹⁶² La posición geográfica de Getxo, dominando la entrada de la ría de Bilbao, acarrió su ocupación por parte de los carlistas. También se convirtió en un lugar de acuartelamiento de tropas en relación a las operaciones de sitio de Bilbao. P. MADOZ, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Est. Literario Tip. de P. Madoz y L. Sagasti, Madrid, 1845-50 (Voz Bilbao).

¹⁶³ El primero se acordó en abril de 1845. En: A.H.M.G., Libro de Actas Municipales N.º 1, fols. 103-107.

¹⁶⁴ A. GOGASKOETXEA, Arantza. *Los montes comunales...*, *op. cit.*, p.301, señala el acuerdo de la Diputación General del 25 de noviembre de 1809 que fijaba el procedimiento de venta en subasta pública.

¹⁶⁵ La investigadora Arantza Gogaskoetxea señala casos de ambos procedimientos en los pueblos de la Merindad de Busturia. De sus datos se puede colegir una tendencia de los ayuntamientos de carácter más rural a recurrir preferentemente a los repartimientos, mientras las villas parecían practicar con mayor frecuencia las subastas. Concretamente, destaca dentro de la Merindad el dominio del procedimiento de subasta pública en Mundaca, Bermeo y Lekeitio. A. GOGASKOETXEA, *Ibidem*, p. 307.

¹⁶⁶ Las enajenaciones por medio de subastas producen una documentación administrativa muy confusa e imprecisa. Pese a todo, se puede localizar entre los fondos municipales y provinciales: A.C.J.G., Enajenación de propios y Arbitrios, Reg.10; A.H.M.G., Carp. 18, Leg. 11; Carp. 19, Leg. 33; Carp. 36, Leg. 7; Carp. 56, Leg. 14; Carp. 58, Leg. 20-21. Sin embargo, su inscripción en la Contaduría de Hipotecas permite evaluar más estrictamente su volumen y características. La relación de las inscripciones localizadas en esta fuente para Getxo es: A.H.P.V., Fondo de la Antigua Contaduría de Hipotecas, Partido de Bilbao, Libro 10 (L.98), fols. 192-192v; Libro 11 (L.99), fols. 146v-147v; Libro 12 (L.100), fols. 1-1v y 240v; y Libro 13 (L.101), fol. 71

¹⁶⁷ Se trataba de los terrenos y ruinas de Castillo de Arrigunaga, de la casa municipal del barquero en Las Arenas (enajenaciones que el Estado suspendió más adelante y vendió por su cuenta) y de un sobrante de vía pública. En conjunto sumaban 3.334 metros cuadrados, y alcanzaron un precio de 24.140 reales.

calificados como *solares de edificación*, que se localizaban en el límite de lo que entonces era el núcleo de población de Algorta, la zona de Satistegi y frente al futuro parque de María Cristina. Generalmente se trató de solares de entre 600 y 900 metros cuadrados situados a los lados del camino que desde Algorta se dirigía a La Avanzada, es decir, la actual Avenida Basagoiti. El Ayuntamiento de Getxo los fue sacando a subasta bajo la conformidad de la Diputación, y con la condición de que el pago se hiciera en efectivo, debiendo depositarse inmediatamente en la tesorería municipal.

La operación se prolongó de 1850 a 1859, con un momento de máxima actividad en diciembre de 1851. La superficie enajenada final fue de 9.615 metros cuadrados¹⁶⁸. Los compradores fueron en todos los casos acomodados comerciantes y marinos locales, que comenzaron rápidamente a levantar sus nuevas casas sobre esos terrenos. Se configuraba así una línea de expansión urbana de Algorta, a lo largo del camino hacia La Avanzada, y sobre los escarpes que dominaban la playa de Ereaga, al principio de la zona denominada *Alangoeta*.

Pese a que su volumen superficial era muy reducido, este grupo de ventas resultó trascendental en la posterior conformación urbanística del área. Como se verá más adelante, el plano de urbanización que dirigió las ventas de solares en toda la zona de Alangoeta a partir de 1863 siguió la disposición definida ya por estas iniciales.

El mismo sistema de enajenación mediante subasta se planteó inicialmente para la *vega y playa de Lamiako*. En 1843, Francisco Antonio Aguirre, vecino de Berango y principal acreedor del municipio, solicitó la adjudicación de la parte de la marisma de Lamiako que pertenecía a la jurisdicción de Getxo. El municipio expresó su conformidad y promovió un rápido expediente de enajenación y subasta, que quedó finalmente frustrado¹⁶⁹.

Se trataba de una gran finca, estimada en unas cincuenta hectáreas, marisma inundable junto a la desembocadura de la ría de Bilbao¹⁷⁰. Este área venía siendo arrendada para su explotación agrícola desde la segunda mitad del siglo XVIII, percibiendo las arcas municipales unas modestas rentas, pero que incluían

¹⁶⁸ El Ayuntamiento recibió 13.360 rs., es decir, se pagaron a 1,4 rs./m² (igual a 0,35 ptas./m²).

¹⁶⁹ La justificación de la autoridad local fue la carga de las deudas y la necesidad de reedificar la casa-taberna de los arenales, destruida durante la Guerra Carlista. Las diligencias para proceder a la subasta se realizaron con gran rapidez, fijándose el remate en primera instancia en noviembre del mismo año 1843, y en segunda en febrero de 1844. Sin embargo, la subasta quedó desierta y toda la operación fue suspendida definitivamente desde esta fecha. En 1849, los terrenos volvieron a arrendarse a Juan Felipe Real de Asua durante un plazo de siete años. En: A.C.J.G., Enajenación de Propios y arbitrios, Reg. 10; y A.H.M.G., Libro de Actas Municipales N.º 1, fols. 62-62v (6-8-1843), y Carp. 31, Leg. 25.

¹⁷⁰ Debía corresponder a la porción getxotarra de la vega de Lamiako, y a una parte de su prolongación hacía norte, esto es, Crezalzu. El ayuntamiento la tasó en 34.267 reales, que contrastan con los poco más de 10.000 reales de la tasación (sólo Lamiako entonces) que el Estado fijó en 1856 para su subasta.

el compromiso de los arrendatarios de conservar y mejorar el sistema de cauces y desagües de la desembocadura del río Gobela, fundamentales para el equilibrio ecológico de la totalidad de las marismas y vegas de Getxo y Leioa¹⁷¹.

En la misma época se plantearon diversos intentos de realizar repartimientos de los bienes municipales, que pudieron haber tenido mucha mayor repercusión territorial, pero en ningún caso llegaron a materializarse de forma efectiva.

El primer intento se desarrolló entre 1847 y 1850, a través de un nuevo plan de extinción de la deuda municipal por medio de la liquidación de todos los comunales y propios que no fueran *aptos* para la edificación. Se encargó al maestro de obra Juan Antonio Menchaca la medición, tasación, y división en lotes de los terrenos que venían siendo utilizados tradicionalmente como pastos comunes: *La Galea* (ciento veinticinco hectáreas, tasado en 70.305 reales), *Aiboa* (dieciséis hectáreas) y *Baserri* (veinte hectáreas)¹⁷². El plan excluía una gran cantidad de terrenos comunales, aproximadamente cien hectáreas de arenales, marismas y ribazos, ya que por encima del interés de reducir la deuda se situaba uno más político: el de asegurar que los labradores locales mantengan, bajo la fórmula de pequeños lotes de propiedad particular nominal, el control del acceso a los pastos y los aprovechamientos de las argomas¹⁷³. La filosofía que dirigía el proyecto quedaba claramente manifiesta en la contestación local a una investigación gubernamental en 1852. En ella se sugería que:

«[...] conviene enajenar los propios de *La Galea*, *Baserri* y *Aiboa*, como baldíos y comunes pero por vía de adjudicación a los caseríos agrícolas que las disfrutan para evitar que el que gane la subasta no las esclavice y arruine [...]»¹⁷⁴.

De acuerdo a ese planteamiento, el técnico encargado de la medición propuso parcelas de entre 4.500 y 7.600 metros cuadrados¹⁷⁵. Aunque el plan contaba con la aprobación preliminar del Gobierno Provincial, e incluso el

¹⁷¹ La propuesta de Aguirre supondría previsiblemente el saneamiento y puesta en cultivo de los terrenos, ya que incluye condiciones como el derecho a plantar en las arenas y montes inmediatos cuantos árboles y arbustos fructíferos e infructíferos sean de su interés, capacidad para realizar variaciones en el curso del río Gobela, y utilizar sus aguas en cualquier fábrica o uso que desease salvando el perjuicio a terceros. A.H.M.G., Carp. 36, Leg. 9.

¹⁷² En total, ciento sesenta y una hectáreas tasadas en 92.000 reales, alrededor de la mitad de la deuda municipal. A.H.M.G., Carp. 17, Leg. 14. La aprobación definitiva del plan se refrendó ante junta general de vecinos celebrada el 28 de febrero de 1847.

¹⁷³ Tradicionalmente, la argoma se trataba y empleaba como cama de los animales domésticos, para luego utilizarla como abono natural para los campos de cultivo.

¹⁷⁴ A.H.M.G., Carp. 58, Leg. 18.

¹⁷⁵ De esta forma, se dividía *Aiboa* y *Baserri* en 36 y 34 parcelas cada uno, y en 131 el comunal de *La Galea*. El peritaje y formación de lotes firmado por Juan Antonio Menchaca el 18 de marzo de 1849. Un resumen general de los pasos del proyecto de enajenación y adjudicación de argomales comunes en A.H.M.G., Carp. 48, Leg. 25.

acto del sorteo y reparto se llegó a realizar, fue paralizado inmediatamente por una orden del Gobernador, alegando defectos de forma¹⁷⁶.

En octubre de 1854 volvió a plantearse un nuevo reparto. Esta vez el proceso se realizaba con el consejo y la aquiescencia de la Diputación de Vizcaya, y responde a un intento de adelantarse a los planes gubernamentales en materia de desamortización civil. Por ello, durante todo ese otoño se celebró una frenética sucesión de reuniones, consultas y trámites ante la Institución Foral, que permitió disponer de un plan completo para enero de 1855.

El plan consistía en la venta de todos los pastos y argomales en pequeños lotes entre todos los caseríos. Pese a la aparente privatización, ésta tenía más de fórmula legal que de contenido real, ya que se prohibía el cierre de los lotes demarcados, manteniéndose la comunidad de pastos (excepto para el lanar), y únicamente se consideraba exclusiva la saca de argoma¹⁷⁷.

Siguiendo el consejo del Síndico foral, se convocó en primer lugar una reunión general de vecinos para obtener su conformidad, para febrero de 1855. En ese momento se produjo la intervención del Gobernador Político de la Provincia, que prohibió la reunión. Sin embargo, la Diputación apoyó la convocatoria autorizándola expresamente. En la reunión, celebrada el 9 de abril de 1855, todos los vecinos presentes aprobaron lo decidido por la comisión¹⁷⁸. La promulgación consecutiva de la Ley de Desamortización Civil, el 1 de mayo de 1855, que adjudicaba al Estado la capacidad de enajenación de los bienes concejiles, dejó sin validez todo lo realizado.

Ahora bien, el retraso en la aplicación efectiva de la legislación estatal en esta materia en el ámbito vasco, que en Vizcaya se prolongó hasta 1862, permitió que el municipio continuara con sus intentos de dirigir la enajenación de los comunales. Así fue posible un tercer intento, entre 1856 y 1859, que desde luego tampoco se llevó a efecto. Su principal interés estriba en el nuevo sentido político que señala. Las consideraciones sobre las necesidades de los caseríos quedaban apartadas, y se primaba conseguir el mayor beneficio posible para todos los vecinos. Así, la enajenación debía estar dirigida por el Ayuntamiento, pero realizada por medio de libre subasta, y con traspaso completo y sin limitación de la propiedad de las parcelas demarcadas¹⁷⁹. Como se puede apreciar, se trataba de una substancial modificación en las intenciones de los ediles de Getxo, entre los que habían pasado a ser dominantes los personajes ligados al liberalismo, y con intereses económicos vinculados al núcleo urbano de Algorta.

¹⁷⁶ Suspensión que mantuvo a pesar de que el Ayuntamiento cumplió en 1850 la obligación gubernamental de que la medición y lotificación fuera realizada por un perito local y otro foráneo. A.F.B., Fondo Administrativo, Obras Municipales, Reg.59, Leg. 2, N.5.

¹⁷⁷ Se daba preferencia en la adquisición a aquellos que habían venido haciendo uso tradicional de los terrenos, y el pago se establecía en tres plazos anuales en efectivo.

¹⁷⁸ A.H.M.G., Carp. 17, Leg. 14.

¹⁷⁹ A.H.M.G., Carp. 68, Leg. 18 y 19, y Carp. 32, Leg. 4.

De cualquier forma, la inevitable aplicación de la legislación estatal sobre desamortización terminó por abortar definitivamente todo intento de que el control del proceso de enajenación estuviera en manos distintas de las del Gobierno, iniciándose así una nueva etapa¹⁸⁰.

3.3.3. *Los impedimentos al progreso de la desamortización civil en el País Vasco*

Las distintas legislaciones desamortizadoras del Estado anteriores a la ley Madoz, desde las ventas de las propiedades de la Compañía de Jesús a las de Mendizábal y Espartero, se concentraron básicamente en los bienes de la Iglesia. Sin embargo, en Getxo y sus alrededores no existían conventos, y la parroquia de Santa María, única hasta el establecimiento de San Nicolás en Algorta en la primera mitad del siglo XIX, era de patronato laico, dependiendo sus rentas y el nombramiento de sus beneficiados de la familia titular del mayorazgo de los *Guecho*¹⁸¹. Era, pues, lógico que las propiedades eclesiásticas fueran muy limitadas y poco significativa su liquidación: algunos censos, una casa y pequeñas propiedades en Andramari¹⁸².

Frente a esta insignificancia de las propiedades eclesiásticas, las propiedades municipales, de comunales o de propios, representaban una gran extensión de la jurisdicción. Concretamente, a la altura de 1855 entre un tercio y la mitad de la superficie total del municipio de Getxo, alrededor de 400 hectáreas, era considerada comunal. Por lo tanto, al hablar de desamortización en Getxo nos estamos refiriendo casi exclusivamente a la iniciada con la Ley General de Desamortización de 1 de mayo de 1855, que afectaba los bienes de instituciones civiles.

También en el conjunto de Vizcaya, aunque sea imposible evaluarlo con certeza por la falta de estudios globales, parece que los intereses que tocaba la ley de 1855 eran mucho más importantes que todas las legislaciones estatales previas¹⁸³.

¹⁸⁰ La definitiva renuncia a los planes municipales se retrasó nada menos que hasta 1859, y forzada por la negativa del Síndico de la Diputación a aceptar el expediente. A.C.J.G., Enajenación de Propios, Reg. 6.

¹⁸¹ Desde finales del siglo XVII, y hasta su desaparición con las medidas desvinculadas del siglo XIX, el mayorazgo estaba en manos de la familia Ordoñez de Barraincua, que fueron también marqueses de Villarías desde principios del siglo XIX. Datos sobre el linaje de Guecho, y la liquidación del mayorazgo y patronato en: J. M. BEASCOECHEA GANGOITI, *Getxo ...*, op. cit., pp. 17-32, 143-146, y 290-294.

¹⁸² Entre los inventarios de bienes eclesiásticos realizados por el Estado en Vizcaya antes de 1855, Mutiolo sólo encontró dos censos particulares de vecinos de Getxo en poder del convento de los franciscanos de Forua: J. M. MUTILOA POZA, *La desamortización en Vizcaya*, op. cit., p. 100. Las demás fueron subastadas en 1867. R.P.T.B., Libros de Getxo, Libro 5, fols. 35-36, 74v-76, 84-85v, 92v-93 y 137-138.

¹⁸³ Actualmente es imposible precisar esta suposición por la falta de estudios concluyentes. La única obra que pretende estudiar el proceso desamortizador en toda Vizcaya sólo llega a evaluar de forma aproximada el volumen de propiedades enajenadas a partir de 1855. J. M. MUTILOA POZA, *La desamortización en Vizcaya*, op. cit., pp. 521-535.

Lo que sí está claro en este caso es que la Diputación reaccionó con rapidez y firmeza, colocándose desde el primer momento a la cabeza de los municipios vizcaínos en la defensa de los comunales.

La Diputación de Vizcaya —lo mismo que las de Guipúzcoa, Álava y Navarra— pretendía, desde luego, salvaguardar los derechos de los pueblos. Sin embargo, el problema no era únicamente económico, sino que tenía un componente político fundamental. Para la Diputación, la ley Madoz y los decretos que la fueron desarrollando eran contrarios al Fuero, y significaban una injerencia del Gobierno de la Nación en el régimen administrativo y hacendístico del Señorío¹⁸⁴.

El conflicto resultante se prolongó entre 1855 y 1862, y fue largo y complejo. Las Diputaciones plantearon una postura inicialmente intransigente, batallando en el plano político con los gobernadores, y fomentando la resistencia de los municipios, que se negaban a colaborar en la redacción de los inventarios de fincas. Poco a poco debieron adoptar una orientación más moderada, buscando acuerdos parciales de los que resultaran ventajas políticas y económicas. Ante todo, pretendían garantizar que el control administrativo del proceso quedara en manos de las propias Diputaciones. En la parte gubernamental, los cambios en la composición de los gabinetes facilitaron la dilatación del proceso y la pérdida de la posición de fuerza original¹⁸⁵.

Finalmente, se llegó a un compromiso, sintetizado en la R.O. de 20 de enero de 1862¹⁸⁶. El Gobierno conseguía la definitiva aplicación de la legislación desamortizadora en el País Vasco, pero las Diputaciones lograban que se reconociesen sus atribuciones políticas y administrativas en el control del proceso, reforzaban su participación en su dirección a través de las Juntas de Ventas. Además, mantenían su prestigio ante los municipios.

La situación en que quedó el proceso de desamortización a partir de esta fecha se expresa claramente en el expediente instruido por el Ministerio de Hacienda en 1876, tras la abolición definitiva del régimen foral, sobre hacer extensivo al País Vasco el sistema general. Las oficinas gubernamentales en las tres provincias se quejaban unánimemente del retraso del proceso y recomendaban la derogación de las disposiciones excepcionales decretadas para

¹⁸⁴ Las características del sistema político y hacendístico vizcaíno antes de 1876 se pueden encontrar en J. AGIRREAZKUENAGA, *Vizcaya en el siglo XIX ...*, op. cit., especialmente pp. 343-613.

¹⁸⁵ El desarrollo del conflicto, con una prolija relación de los posicionamientos, debates, reuniones, acuerdos y desacuerdos que se fueron sucediendo en este asunto desde 1855, se encuentra en J. M. MUTILOA POZA, *La desamortización en Vizcaya*, op. cit., pp. 247-374. Por su parte, un amplio resumen de la legislación y articulación administrativa del Estado en materia de desamortización en F. SIMON SEGURA, *La desamortización española ...*, op. cit.. Para más precisiones M. MARTÍNEZ ALCUBILLA (Dir.), *Diccionario de la administración española*, Hijos de Tello, Madrid, 1914-23., Tomo V (1916).

¹⁸⁶ El texto completo del acuerdo, recogido por J. M. MUTILOA POZA, *La desamortización en Vizcaya*, op. cit., pp. 351-352.

las Provincias Vascas (reales ordenes de 24 de mayo de 1859, 26 de marzo de 1861 y 20 de enero de 1862), y la recuperación absoluta por el Estado del control del proceso¹⁸⁷. Pero, sin duda, la respuesta más clarificadora fue la del jefe de la Administración Económica del Estado en Vizcaya, el 3 de noviembre de 1876¹⁸⁸:

«La Administración de Propiedades y Derechos del Estado en esta provincia se halla a cargo de la Diputación foral, reduciéndose la misión de la Económica a trasladar las ordenes que reciba de la superioridad.

Ignoro por lo tanto el estado en que en la actualidad se encuentra la referida Administración, y sin orden expresa de V.E. no creo conveniente el oficiar a la Diputación Foral pidiéndole datos sobre el particular. pues abrogo la seguridad de no obtener contestación».

En este contexto, la implicación del Ayuntamiento de Getxo en la polémica de la desamortización fue profunda y prolongada, como correspondía a las repercusiones económicas que se esperaban. Desde Getxo se apoyaron en todo momento los posicionamientos más foralistas de la Diputación. Incluso, en lo más agrio de la disputa, los miembros del Concejo llegaron a adoptar una postura beligerante, negándose explícitamente a todo tipo de colaboración en la elaboración de los datos y presentando su dimisión en pleno ante el Gobernador¹⁸⁹. Sin embargo, y la progresiva salida a subasta de distintos bienes, y la moderación que fue adoptando la Diputación hasta llegar al acuerdo de aceptación de 1862, obligó al consistorio a renunciar a sus reivindicaciones iniciales.

Por consiguiente, desde 1862 se limitaron a procurar la excepción de los comunales cuyo aprovechamiento agrícola era más relevante para la economía local, e intentar beneficiarse del producto de los bienes desamortizados. Este asunto adquirió una especial relevancia. Según la legislación desamortizadora, matizada en este punto en el País Vasco por la R.O. de 24 de mayo de 1859, con los capitales obtenidos con las ventas de bienes de propios, el

¹⁸⁷ A.G.A., Caja AGA 110. Debo el conocimiento de este expediente a la amabilidad de Eduardo Alonso Olea.

¹⁸⁸ A.G.A., Caja AGA 110. Contestación del 3 de noviembre de 1876 del Jefe de la Administración Económica de Vizcaya al Director General de Propiedades y Derechos del Estado.

¹⁸⁹ En una comunicación al gobierno político de la provincia del 29 de marzo de 1856, el Ayuntamiento de Getxo expresó: «[...] que el ayuntamiento acata como siempre las disposiciones del gobierno y de toda autoridad constituida, pero que en vista de tales antecedentes e inconvenientes, cree también de su deber el no intervenir en el cumplimiento o ejecución de actos que al parecer se oponen a las mismas instituciones, a las que no les es posible faltar ni dejar de respetar su juramento, y que antes de incurrir en una inconsecuencia manifiesta prefieren resignar, como desde luego resignan, y dan su dimisión, esperando que les sea aceptada [...]». El Gobernador no sólo no aceptó esta dimisión, sino que amenazó con procesar criminalmente al consistorio, conminándoles a presentarse «[...] inmediatamente a recibir mis órdenes a este gobierno provincial [...]». En A.H.M.G., Carp. 22, Leg. 24.

Estado compraba deuda pública consolidada al 3%, que revertiría a los municipios que los poseían, en forma de inscripciones intransferibles a su favor. Se ofrecía a los pueblos la posibilidad de emplear ese capital, bajo estrictas condiciones, causa justificada y aprobación superior¹⁹⁰.

Pronto se demostró que este dinero podía significar importantes recursos¹⁹¹. Sin embargo, la declaración de bienes desamortizables realizada por el Gobierno reconocía la legitimidad de la propiedad comunal sólo a una parte de los bienes de Getxo. Todos los terrenos ribereños de la ría y las playas fueron considerados por el Estado dominio directo suyo, sin que los capitales logrados con su venta revertieran de ninguna forma a las arcas municipales. Ante este hecho, que el Ayuntamiento de Getxo consideró siempre un expolio, el municipio entabló permanentes demandas.

Pese a todo, los comunales se fueron rematando, la mayoría durante la década de 1860. Finalmente, el 3 de julio de 1894, las últimas propiedades comunales significativas, que habían sido excluidas hasta ese momento por su aprovechamiento como pastizales sin renta, salieron a subasta, con lo que se daba por concluido el largo proceso desamortizador en Getxo.

¹⁹⁰ El mecanismo se regía por el artículo 19 de la Ley de 1.º de mayo de 1855, que permitía recuperar el 80% de los capitales (100% en el País Vasco según la R.O. de 24 de mayo de 1859) para emplearlo en Obras Públicas y otros similares. F. SIMON SEGURA, *La desamortización española ...*, *op. cit.*, p. 197, y J. M. MUTILOA POZA, *La desamortización en Vizcaya*, *op. cit.*, pp. 318-319.

¹⁹¹ Me ha sido imposible evaluar el volumen real del dinero recibido por Getxo por este medio, ante la inexistencia de Libros de Cuentas municipales entre la documentación conservada. De cualquier forma, la importancia de estos recursos justificó una constante atención del Concejo, reflejado en las frecuentes menciones en los Libros de Actas, y el mantenimiento permanentemente de un abogado que les representaba en la Corte para las gestiones conducentes a la tramitación y cobranza de las inscripciones.

El proceso de desamortización: las ventas

La especial situación en la que se desarrolló el proceso de desamortización en Vizcaya aconseja dividir su estudio en tres épocas diferenciadas. La primera durante la complicada puesta en marcha de su aplicación, en medio de la oposición de los organismos forales y el boicoteo de los municipios, caracterizada por la escasez de las ventas, aunque en el caso de Getxo el Estado consiguió poner en el mercado en estos años alguna de las fincas más importantes.

La segunda comenzaría a partir del acuerdo entre el Estado y la Diputación de 1862, con el proceso más normalizado, y la salida progresiva de fincas a subasta. En Getxo esta fase se prolongaría hasta 1888.

Finalmente, queda una tercera etapa, la de la década de 1890, en la que tras años de atonía en la desamortización salieron a la venta de golpe las últimas grandes fincas que hasta entonces habían permanecido en manos del municipio por distintas vías. Aquí concluiría el proceso, por extinción de la propiedad comunal.

4.1. Periodo 1856-1862

Los problemas que presentaba el conocimiento de los bienes susceptibles de ser desamortizados debido al boicot aplicado por los pueblos del Señorío hasta el acuerdo de enero de 1862, impedían inicialmente al Estado la formación de inventarios y la salida de fincas a subasta.

La Administración de Propiedades y Derechos del Estado de Vitoria, que centralizó hasta mayo de 1862 todos los asuntos de la desamortización en las provincias de Álava, Guipúzcoa y Vizcaya¹⁹², se encontraba en una permanen-

¹⁹² La administración de propiedades y derechos del Estado de Vizcaya en Bilbao, fue creada por R.O. del 2 de junio de 1862. Cesó así en sus funciones sobre Vizcaya la oficina de Álava, y desapareció la anterior oficina subalterna de Bilbao. En A.H.P.V., Hacienda, H-130.

te situación de provisionalidad. Según se iban completando los inventarios y se realizaban las subastas en las demás provincias del Reino, era más evidente el retraso que arrastraba su trabajo en el País Vasco. Esta situación no sólo provocaba las comentadas disputas entre el Estado y las Provincias Vascas, encabezadas por sus Diputaciones Forales, si no frecuentes roces entre los administradores delegados en Vitoria y sus superiores en el Ministerio de Hacienda¹⁹³.

Imposibilitada para conocer los bienes de los pueblos, la Administración de Propiedades y Derechos del Estado se concentró entre 1856 y 1862 en las propiedades más fáciles de contabilizar: las de Clero y Beneficencia, y especialmente, en las que consideraba directamente del mismo Estado. En este caso, acogiéndose a la tradición del derecho histórico español, que pronto quedaría fijado en la primera *Ley de Aguas* (1866), las riberas inundables y playas de las costas y rías eran propias del Estado, como bienes de dominio público¹⁹⁴. Gracias a ello pudieron realizarse inventarios directos de este tipo de propiedades, y poner en subasta muchas de ellas antes de 1862.

Este hecho se aprecia muy bien al considerar que de las ciento ocho fincas que hemos documentado que fueron subastadas entre 1856 y 1862 en todo el País Vasco, sesenta y seis tenían su origen en propiedades del clero y la beneficencia, cuarenta se calificaban como *propios del Estado*, y sólo dos eran *propios de los pueblos*¹⁹⁵. Significativamente, la mayoría de las inventariadas como propios del Estado eran terrenos colindantes con las costas y rías¹⁹⁶.

Incluidas en esa categoría, se vendieron tres fincas de Getxo antes de 1862. Se trataba de dos pequeños terrenos con las ruinas de un antiguo almacén de

¹⁹³ Un ejemplo de este tipo de hechos en la agria correspondencia cruzada entre Madrid y Vitoria desde diciembre de 1858 a marzo de 1859. En: A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Hacienda, Serie General, Leg. 2555.2.

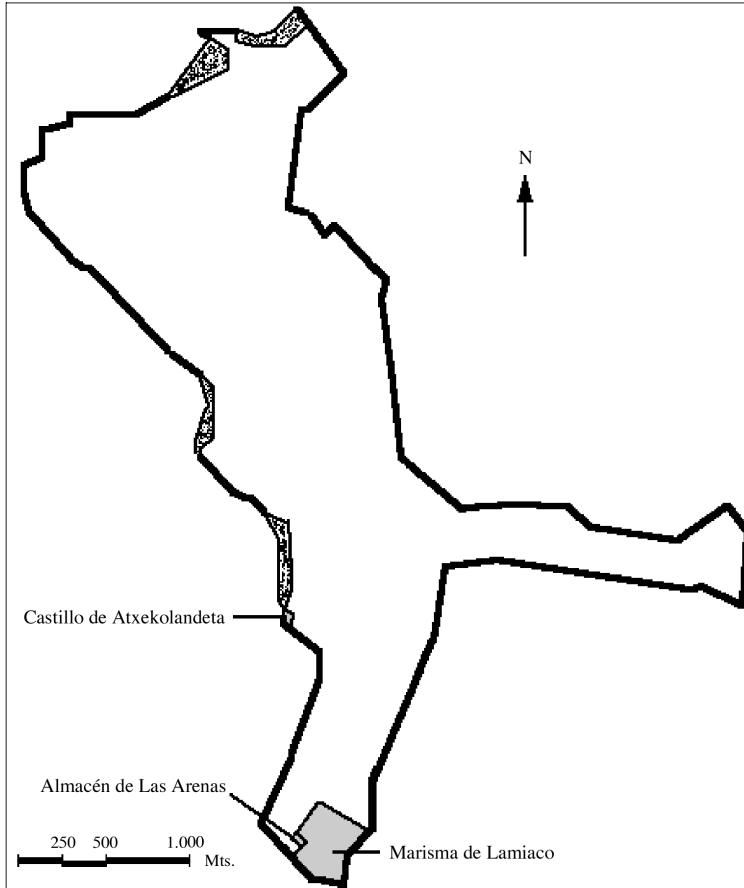
¹⁹⁴ Los antecedentes destacados en la documentación contemporánea respecto a la definición del dominio público sobre las playas en: A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Obras Públicas. Puertos, Leg. 15204.1. Para su contexto legal e histórico, ver: A. GALLEGO ANABITARTE, *El derecho de aguas en España*, MOPU, Madrid, 1986, Vol. I, pp. 265-382; A. MENÉNDEZ REXACH «La configuración del dominio público marítimo-terrestre», en *Jornadas sobre la Ley de Costas: legislación y jurisprudencia constitucional*, MOPT y EGAP, Santiago de Compostela, 1991, pp. 35-75, especialmente pp. 38-41; T. GARCÍA DEL REAL, *et al.*, *Legislación de Puertos*, Ministerio de Fomento, Madrid, 1880.

¹⁹⁵ Me baso en la documentación del *Registro General de fincas vendidas en las Provincias Vascongadas con arreglo a la Ley de 1.º de mayo de 1855*, que hasta 1866 recogía las fincas de Álava, Guipúzcoa y Vizcaya, y desde esa fecha sólo las alavesas. Las fincas cuya adjudicación se registra, ordenadas por años, fueron: cuarenta y siete en 1856, nueve en 1858, trece en 1859, veintidós en 1860, trece en 1861, y cuatro en 1862. A.H.P.A., Hacienda —Desamortización— Libro 790.

¹⁹⁶ Destacan las marismas de Getxo, Leioa y Erandio, los terrenos de la isla de Uribitarte, y las riberas de Zorroza y Ripa, todas en Abando, y distintos espacios ribereños en Pasaia, Motriku, Deba y Portugaleta.

FIGURA 4.1.

Situación de los comunales vendidos de 1856 a 1860



Fuente: R.P.T.B.

pertrechos del puerto en Las Arenas, el fortín de punta Begoña en desuso (Atxekolandeta), y las marismas de Lamiako¹⁹⁷ (Figura 4.1.).

La finca de las Marismas de Lamiako, que entraba así en el mercado, supuso un paso trascendental en la posterior configuración urbanística de todo el municipio. Consistía en la porción en el término municipal de Getxo, con una superficie de veintiocho hectáreas, la mayoría de terrenos inundados pe-

¹⁹⁷ Las subastas tuvieron lugar en 1856 y 1860. La inscripción de estas fincas en A.H.P.A., Notarial, Protocolos de Mariano Ugarte, L.13320, Fols.391-93 (23-6-1858); y Hacienda, Desamortización, Legajo 18, Exp. s/n.

riódicamente por el mar en la orilla derecha de la desembocadura de la ría de Bilbao. Sus aproximadamente ciento veinte hectáreas se inscribían en las jurisdicciones municipales de Getxo, Leioa y Erandio, con una figura sensiblemente alargada de unos quinientos metros de ancho y cerca de dos mil doscientos de longitud, y con una prolongación hacia el noreste, en el tramo final del río Udondo. (ver figura 4.2).

Esta parte en jurisdicción de Getxo de la vega de Lamiako fue la primera finca enajenada como propia de Estado en el País Vasco. La justificación de esta celeridad radica en la presión de los particulares interesados en su remate¹⁹⁸.

De acuerdo a la legislación que regía la desamortización se celebraron dos subastas simultáneas, en Bilbao y en Vitoria. La excepcional acta de la de Bilbao refleja el interés y la demanda existente, que obligó a prolongar la sesión más allá de su horario previsto. En el extracto del remate, entre las pujas realizadas se puede distinguir la presencia de seis postores distintos y unas increíbles ciento treinta y dos pujas, que lograron elevar su valor desde la 10.007 reales iniciales de la tasación hasta los 80.500 reales que ganaron el remate¹⁹⁹. Sin embargo, lo más sorprendente es que esta enorme presión compradora no resultó suficiente, ya que la puja final de la subasta simultánea celebrada en Vitoria llegó hasta los 140.000 reales²⁰⁰.

El mayor licitador en Bilbao fue Sotero García, y el vencedor en la de Vitoria fue Joaquín Fernández de Gamboa. Sin embargo, ambos eran sólo testaferros que actuaban para una misma persona, el comerciante e indus-

¹⁹⁸ Los intereses que jugaban alrededor de esta finca fueron muy intensos, y manifestados desde fecha temprana. Así, los intentos del Ayuntamiento de Leioa y del Consulado de Bilbao por acreditar sus derechos sobre estos terrenos forzaron un acuerdo del tribunal contencioso-administrativo, que la declaraba de dominio público y la resolución en idéntico sentido de la Dirección General de Obras Públicas el 26 de enero de 1856. Suplemento de la Revista Obras Públicas, Núm.10, Tomo IV, Año 1856, Madrid, 1856-1857, p. 30.

Un ejemplo del estado de perplejidad en que se movía la Administración de Ventas de Bienes Nacionales se manifiesta en que cuando llegó esta resolución a la oficina de Álava (9 de febrero de 1856), el comisionado principal de ventas de Vitoria se la transmite al de Bilbao en busca de información, ya que «[...] *no teniendo antecedentes en esta Comisión de los terrenos que menciona la Real Orden, me dirijo a Us [...]*». Dos días después, la contestación del comisionado subalterno de Bilbao fue «[...] *..que hasta que se recibió su citada comunicación en esta Comisión Subalterna, la misma absolutamente tenía noticia alguna en el asunto [...]*». A.H.P.V., Hacienda, H-129.

¹⁹⁹ Resulta imposible identificar a la mayoría de los postores, ya que debía tratarse de testaferros. La única excepción es Andrés Cortina, que actuando personalmente llegó hasta los 42.600 rs. al límite del cierre de la sesión matutina. Este personaje adquiriría en la subasta del día siguiente (16 de septiembre de 1856) las ruinas del almacén de pertrechos marítimos de Las Arenas, y luego los terrenos colindantes donde estaba la antigua casa del barquero del Barco-Pasaje de la ría con Portugalete, levantando sobre todo ello una fábrica harinera. En A.H.P.A., Hacienda —Desamortización—, Expedientes de Desamortización, Legajo 18 Exp. s/n.

²⁰⁰ Ha sido imposible localizar un acta de similar detalle de la sesión de Vitoria.

trial bilbaíno Máximo Aguirre Ugarte, que ganó así la subasta por partida doble²⁰¹.

El precio pagado fue realmente elevadísimo, sobre todo teniendo en cuenta que se refería a unos terrenos en gran parte inundados por las mareas diarias, y que demandaban fuertes inversiones para sanearlos. Este fue uno de los argumentos que Máximo Aguirre empleó los años siguientes para conseguir del Estado el resto de la vega de Lamiako en jurisdicción de Leioa y Erandio, que no fueron subastados simultáneamente por la suspensión en la aplicación de la legislación desamortizadora desde octubre de 1856.

Según las demandas del nuevo propietario, para emprender las obras de saneamiento previstas necesitaba disponer de la totalidad de la marisma²⁰². La argumentación de Máximo Aguirre se basaba en que las condiciones físicas del terrenos exigían una actuación de saneamiento conjunta, en que en su situación no podía producir ninguna renta al Estado, y en la *utilidad pública* del *grandioso proyecto* que había concebido. Por todo ello, y ya que la desamortización se hallaba suspendida, reclamaba la venta en censo enfiteútico de la parte de Leioa y Erandio de la marisma²⁰³.

El expediente iniciado de esta forma fue pasando lentamente por distintas instancias administrativas²⁰⁴, hasta llegar el 29 de noviembre de 1858 a la Junta Superior de Ventas de Bienes Nacionales, que decidió no aceptar sus proposiciones, pero sí sacar a subasta las fincas requeridas en cuanto

²⁰¹ En A.H.P.A., Fondo Notarial, Protocolos de Mariano Ugarte, L.13.319, Fols. 357-59 (18-5-1857). Inmediatamente, Joaquín Fernández de Gamboa reconocía que actuó en nombre de Máximo Aguirre, a quien trasmitía y cedía la propiedad. A.H.P.A., Fondo Notarial, Protocolos de Mariano Ugarte, L.13319, Fols.360-61 (19-5-1857).

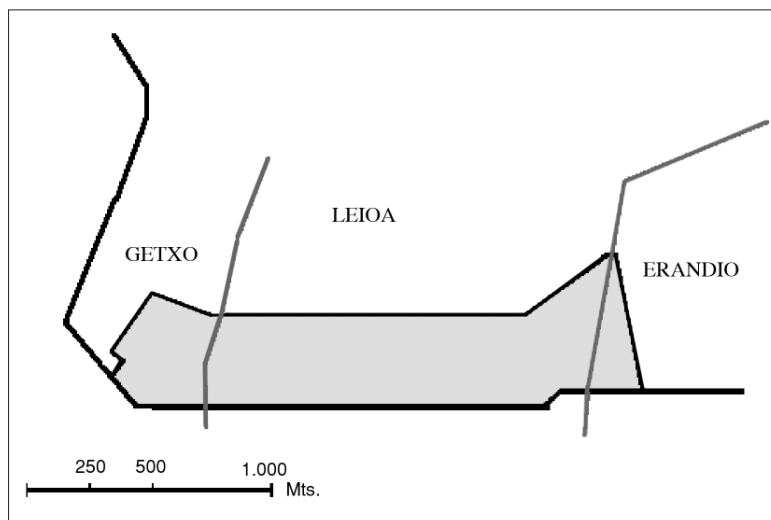
²⁰² Esta es la base de su solicitud por carta al ministro de Hacienda el 15 de junio de 1857. La argumentación de Máximo Aguirre comienza expresando que: «[...] *en las subastas de Bienes del Estado, verificadas en Vitoria el 15 de setiembre de 1856, compró [...] una parte de las marismas de Lamiako sitas en jurisdicción de Guecho, tasadas en 10.000 rs. y rematadas, por un malentendido en la exorbitante cantidad de 141.000 rs., proponiéndose adquirir el resto de las playas para llevar a cabo (sic) un grandioso proyecto de utilidad pública que había concebido*» (los subrayados son nuestros). Resulta cuando menos sorprendente la idea del malentendido en estas circunstancias. Por otras parte, esta es la primera ocasión en que se enuncia la existencia de un plan preconcebido para Lamiako, aunque aún quedaba sin definir. A.H.P.V., Hacienda, H-129, 1.Circulares y Comunicaciones (1849-58), cuadernillo año 1857.

²⁰³ Máximo Aguirre incluso amenazaba en 1857 con suspender el pago de los plazos de la finca de Getxo (que según las condiciones de la subasta se pagaba en 15 anualidades, de las que sólo se había entregado la primera que comprendía el 10% del total), y anular el remate. A.H.P.V., Hacienda, H-129, 1.Circulares y Comunicaciones (1849-58), cuadernillo año 1857.

²⁰⁴ Podemos encontrar distintos informes y resoluciones del administrador principal de rentas del Estado en Vitoria y su subordinado de Bilbao durante la primavera de 1858. Incluso parece que Máximo Aguirre dejó de pagar durante ese año la liquidación que le correspondía por los pagarés de la adquisición de 1856. En: A.H.P.V., Hacienda, H-129, 1. Circulares y Comunicaciones (1849-58), cuadernillo 1857-58, informes de 18-5-1858 y s/f (mayo 1858), y comunicación del 24 de noviembre de 1858.

FIGURA 4.2.

Marisma de Lamiako de Getxo, Leioa y Erandio



Fuente: R.P.T.B.

de levantarse definitivamente la suspensión de las ventas de Bienes del Estado²⁰⁵.

El restablecimiento de la desamortización, a través del decreto de 2 de octubre de 1858, permitió que la subasta se realizase el 16 de febrero de 1859 y que Ezequiel Aguirre Labroche las ganara para su padre Máximo Aguirre²⁰⁶.

Como puede apreciarse en la Tabla 4.1., el resultado de todo el proceso fue la formación de una propiedad unida de enormes dimensiones. Necesitó una inversión importante, que en conjunto cuadruplicó el precio de la tasación inicial, pese a tratarse de grandes lotes que limitaban el acceso a su propiedad a compradores de grandes posibilidades económicas. Desde esta poderosa posición de dominio territorial recién adquirida, Máximo Aguirre pudo acometer sus planes futuros con absoluta libertad.

²⁰⁵ A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Hacienda. Serie General, Libro 3984, Libros de Actas de la Junta Superior de Ventas de Bienes Nacionales, Junta del 29-11-1858.

²⁰⁶ La definición de la medida superficial real de todas las fincas de Lamiako resulta extremadamente compleja, debido a la confusión entre los tipos de medidas empleadas y los frecuentes errores y rectificaciones. Así como las superficies declaradas en la vega en los municipios de Getxo y Erandio se acercaban razonablemente a la realidad, en la parte de Leioa calcularon inicialmente una medida de 1.362.004 metros cuadrados, reducidos a menos de 641.000 en una rectificación de 1877. Así, le hemos asignado una superficie de 840.000 metros cuadrados porque resulta la más ajustada según otras referencias secundarias. La certificación notarial del expediente de subasta en A.H.P.V., Hacienda, H-236, Expediente de subastas de Lejona y Erandio (1859).

TABLA 4.1.

Adquisiciones de Máximo Aguirre en la Marisma de Lamiako

Municipio	Fecha Subasta	Superficie (mts ²)	Tasación (ptas.)	Valor (ptas.)	Valor/Sup. (ptas./mts ²)
Getxo	15-9-1856	280.083	2.502	35.250	0,13
Leioa	16-2-1859	840.000	12.156	26.750	0,03
Erandio	16-2-1859	84.094	751	11.075	0,13
Total		1.204.177	15.409	73.075	0,06

Fuente: R.P.T.B.

4.2. Periodo 1862-1888

Tras el acuerdo de 20 de enero de 1862 entre el Estado y las Diputaciones de Vizcaya y Guipúzcoa, y la reorganización de los servicios de ventas de Bienes Nacionales durante la primavera de ese año, la nueva oficina de Bilbao comenzó los trabajos efectivos de elaboración de inventarios, que culminaron en la convocatoria de las primeras subastas, ya durante el año 1863.

A partir de este momento un buen número de fincas de Getxo salieron a remate. Como puede apreciarse en la Tabla 4.2., la parte principal de las ventas durante este periodo se realizó entre 1863 y 1868, apareciendo subastas desperdigadas entre 1870 y 1888, con fincas de menor volumen y cuantía.

TABLA 4.2.

Evolución de las ventas de la desamortización en Getxo (1862-1888)

Año	Num. fincas	Superficie (mts ² .)	Tasación (ptas.)	Valor (ptas.)	Valor/Sup. (ptas./mts ²)
1863	45	57.754	51.425	449.407	7,78
1864	1	2.269	1.134	1.134	0,50
1865	41	89.279	28.078	90.917	1,02
1867	16	405.199	24.155	31.580	0,08
1868	4	330.996	3.227	4.052	0,01
1870	2	1.678	424	424	0,25
1873	2	5.819	3.817	3.817	0,66
1878	9	8.659	20.469	61.638	7,12
1879	1	1.689	338	488	0,29
1888	1	10.535	2.634	4.780	0,45
Total	122	913.877	135.701	648.237	0,71

Fuente: R.P.T.B.

Los remates se concentraron en años muy concretos. Considerando la superficie enajenada, fueron los años 1867 y 1868 cuando se dieron las mayores ventas, ya que durante estos dos años salió al mercado el 80% del total desamortizado en el periodo. En cambio, solamente en 1863 se consiguió el 70% del dinero recaudado. Fijándonos en los valores totales al final del periodo destaca la gran superficie afectada por la desamortización en Getxo, y el altísimo valor medio alcanzado por los remates.

Los datos de la Tabla 4.2., se presentan corregidos de los errores de medición de los terrenos, y de las imprecisiones por anulación de las adjudicaciones de fincas subastadas y rematadas, que son muy frecuentes²⁰⁷. De cualquier forma, el rasgo más destacado de los datos, tal y como se presentan organizados cronológicamente, es su falta de homogeneidad. Por una parte, las subastas se concentran en fechas concretas (1863, 1865, 1867 y 1868), pero también las diferencias entre los valores medios por años son amplísimas, lo mismo que la relación entre el valor de tasación y de remate. La explicación deriva de la propia organización cronológica de las cifras, que enmascara profundas diferencias internas sobre el origen, tamaño, y circunstancias de los remates.

Entre 1863 y 1888 se vendieron en Getxo a la vez terrenos muy distintos: arenales y juncales en forma de enormes lotes, y solares de edificación de reducido tamaño e insertos en una planificación urbanística. Resulta evidente que ante ofertas tan diversas el mercado debía reaccionar de diferente forma. Lógicamente, las fincas subastadas como pequeños solares alcanzaban un precio sensiblemente superior al de los grandes lotes. La importancia del tamaño como factor detractor de la demanda se expresa con claridad en un caso como el de Getxo durante la desamortización.

Todo el área de Las Arenas presentaba unas características originalmente idénticas *a priori*: arenales desiertos frente a una playa, y con similares expectativas de revalorización. Sin embargo, las fincas calificadas como solares de edificación, con una superficie media de 875 m², se vendieron a 2,56 ptas./m² de media, mientras que los 54.228 m² del *monte arenoso* colindante — separados sólo por lo que hoy es la calle Andrés Larrazabal — subastados todos el mismo año 1865, sólo alcanzaron las 0,02 pesetas por metro cuadrado²⁰⁸. Es este un ejemplo extremo de la situación general, que queda expresada en la Tabla 4.3.

La desproporción entre las superficies subastadas y los valores alcanzados en cada grupo de terrenos es evidente. Los solares de Alangoeta, que representaban

²⁰⁷ Para depurar los datos, se han cruzado las informaciones de los expedientes de desamortización y los listados de subastas y enajenaciones provenientes de los fondos de Hacienda, con los de las inscripciones en el Registro de la Propiedad Territorial de Bilbao. En esta serie de fincas señaladas he calculado que la superficie real fue un 20% superior a la señalada en los boletines.

²⁰⁸ Aunque los solares de los planos de Las Arenas y Alangoeta se vendían con calles y trazadas y reservas de espacio para servicios públicos, esas superficies de uso común sólo representaban una duplicación del terreno solar subastado, por lo que no invalida la desproporción de la comparación.

TABLA 4.3.

Ventas de la desamortización en Getxo organizadas por promociones (1863-1888)

	Num. Fincas	Sup. (m ²)	Tasación (ptas.)	Valor (ptas.)	Valor/sup. (ptas./ m ²)
Plano de Alangoeta	53	57.118	70.005	488.493	8,55
Plano de Las Arenas	40	35.051	26.991	89.830	2,56
Arenales y Juncales	7	718.331	16.946	18.021	0,03
Otros	22	103.380	21.759	51.893	0,50
Total	122	913.880	135.701	648.237	0,71

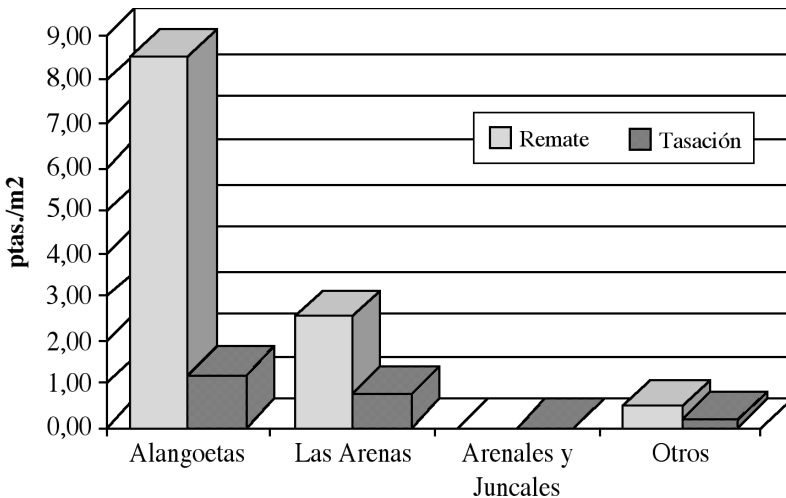
Fuente: R.P.T.B.

únicamente el 6% de la superficie, sumaron el 74% del precio en el remate. Exactamente lo contrario de los que sucede con los siete grandes lotes de arenales y juncales, cuyo 78% del terreno subastado sólo representó un 3% del valor.

La relación entre los valores de tasación y los precios alcanzados finalmente en los remates inciden en la misma idea. Fueron las fincas que salen al mercado con superficies más reducidas las que concentraron el interés de las pujas, volviendo a destacar el caso de los solares de Alangoeta que multiplican casi por

GRÁFICO 4.1.

Relación entre los valores de tasación y remate en las fincas desamortizadas entre 1863 y 1888



Fuente: R.P.T.B.

siete su valoración inicial. Mientras tanto, los arenales y juncales que se ofrecieron a un precio de salida más bajo, apenas si concitaron la atención de los licitadores.

Aunque no hay duda de que el tamaño de las fincas fue un factor determinante, no logra explicar por sí solo unas diferencias tan grandes en un intervalo tan reducido espacial y temporalmente. Para ello, es necesario conocer las características particulares de cada agrupación de fincas, estudiándolas como promociones independientes.

4.2.1. *Los solares de Alangoeta*

Los terrenos comunales de Alangoeta (o Aldrazacoetas) fueron los primeros que el Estado enajenó en Getxo como propios municipales. Consistían en un espacio erial abierto a los lados del camino real que desde Algorta se dirigía a los arenales, y sobre los acantilados que dominaban la playa de Ereaga. Pese a contar con una topografía accidentada, sus condiciones ambientales e higiénicas, y la cercanía al núcleo urbano de Algorta, habían hecho de estos terrenos un espacio muy codiciado para la construcción de nuevas residencias por parte de la población acomodada y grupos profesionales (principalmente marinos) de Algorta.

Fue aquí donde, dirigidas desde el Ayuntamiento, se fueron realizando durante las décadas de 1840 y 1850 distintas ventas de parcelas para la edificación —que ya hemos comentados antes— como un medio de equilibrar las maltrechas finanzas municipales. La amenaza de la política desamortizadora estatal llevó al Ayuntamiento a diseñar un plan global para conseguir gestionar la venta definitiva de todos estos terrenos a los particulares interesados. La decisión se tomó en la reunión del concejo del 2 de enero de 1858. En este momento la aplicación de la legislación desamortizadora se hallaba aún suspendida por el decreto del gobierno Narváez del 14 octubre de 1856, y faltaban todavía nueve meses para que el gobierno O'Donnell la restableciera definitivamente por medio del decreto de 2 de octubre de 1858.

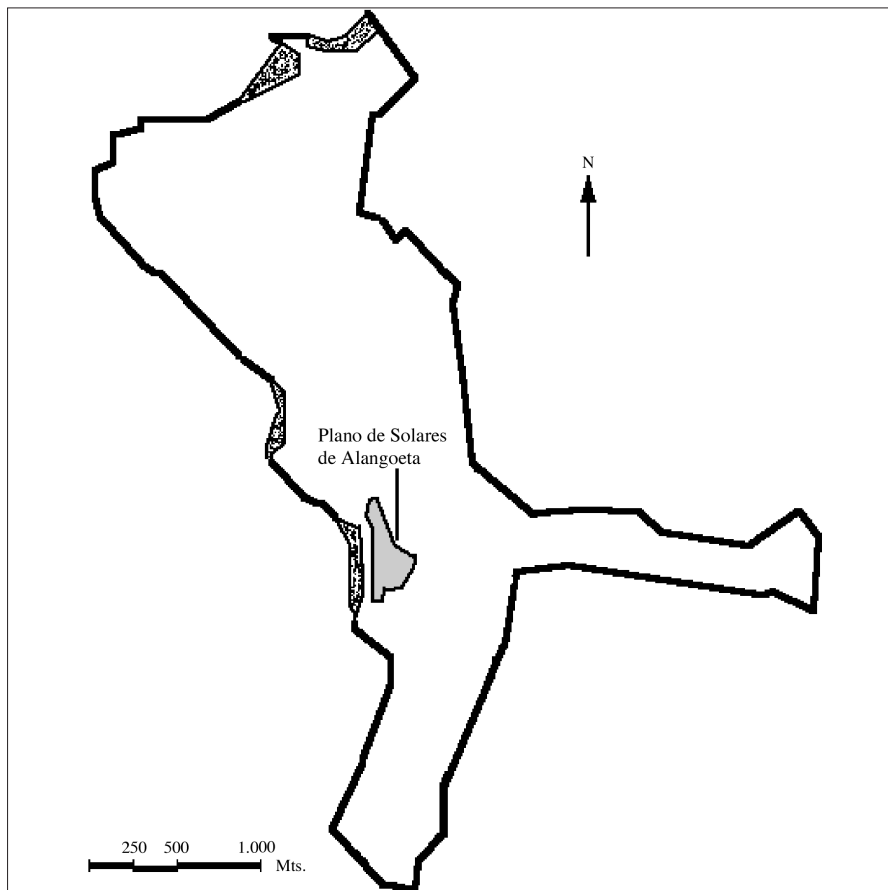
La vía practicada pasó por el encargo de un *Plano Topográfico de Solares*²⁰⁹. El objetivo era, en primer lugar, agilizar la demarcación de los terrenos para su venta, evitando las discusiones que se sucedían con el sistema tradicional de adjudicaciones a los demandantes interesados. Además, el plano se presentaría a la aprobación de la Diputación, que de esta forma debía refrendar las transacciones.

El encargo para la realización del plano recayó en el maestro de obra local Juan Antonio Menchaca, que contaba con una profunda vinculación con el municipio²¹⁰. Menchaca los realizó rápidamente, firmándolos el 23 de mayo

²⁰⁹ En A.H.M.G., Libro de Actas N.º 5, fols. 8v-10v (2-1-1858).

²¹⁰ A.H.M.G., Libro de Actas N.º 5, Fols.10V-12 (16-2-1858).

FIGURA 4.3.
Situación de los solares de Alangoeta



Fuente: R.P.T.B.

de 1858, y para junio el Ayuntamiento acordó redactar un articulado que acompañara y regulara el plano diseñado, unas *Condiciones Generales Gubernativas*, que sirvieran además de norma para la edificación²¹¹.

Dejaremos al margen de momento el análisis de este primer *documento urbanístico* en el ámbito local, fijándonos sólo en cuanto regía la venta de terrenos. El objetivo implícito era agilizar al máximo el proceso de las ventas, para lo que se regulaba el mecanismo de las subastas y se establecía el pago al

²¹¹ Aprobadas en la sesión municipal del 15 de junio de 1858. A.H.M.G., Libro de Actas N.º 5, fols. 24v-26v (15-6-1858).

contado y en metálico. A partir del momento de la subasta se fijaba un plazo improrrogable de un año para realizar la edificación. De esta forma, se buscaba reforzar una política de hechos consumados, pretendiendo que los nuevos propietarios sirvieran de presión para legalizar la actuación municipal. Finalmente, estas ordenanzas acompañarían al plano en su tramitación ante la Diputación, procurando como siempre el apoyo y refrendo de la Institución Foral.

Este intento tardío de controlar desde el Ayuntamiento la venta de comunales terminó fracasando por la disposición del Estado a desamortizar los terrenos. Sin embargo, el municipio consiguió consolidar la venta de algunos de los solares demarcados, gracias a que en ellos se edificó inmediatamente.

Sin embargo, la relevancia de este episodio estriba en ese mismo plano diseñado desde el municipio por Juan Antonio Menchaca. Sorprendentemente, el Estado asumió ese documento que provenía de una institución ajena, y lo empleó inmediatamente como base para su propia demarcación de solares y su remate. De esta forma, el Estado hizo suya una concepción del desarrollo espacial de Algorta perfectamente imbricada en las necesidades de la burguesía local que había propuesto ese modelo. Esta cualidad facilitó la rápida y brillante integración del nuevo espacio en el núcleo urbano previo. Además, este rasgo se constituye en una característica fundamental para explicar el éxito de las subastas de solares.

Se dibujaron cincuenta y cinco solares de edificación, más un espacio para plaza. Sin embargo, las parcelas numeradas sólo llegaron a cincuenta y tres, ya que dos solares —intercalados entre los números 1 y 2 del plano— habían sido ya vendidos previamente por el municipio²¹². Además, otras dos parcelas entre las numeradas —la 5 y la 31— también resultaron que ya estaban vendidas con anterioridad y edificadas, con lo que su propiedad se había consolidado. Finalmente, se reservaron los tres solares junto a la plaza (7, 39 y 40) para ampliación de esta última y edificación de una iglesia²¹³.

Por lo tanto, fueron 48 los solares finalmente subastados en 1863²¹⁴. La parcelas tenían un promedio de 975 mts², resultando el valor de la mediana de 905 m², para una superficie total rematada de 46.819 mts².

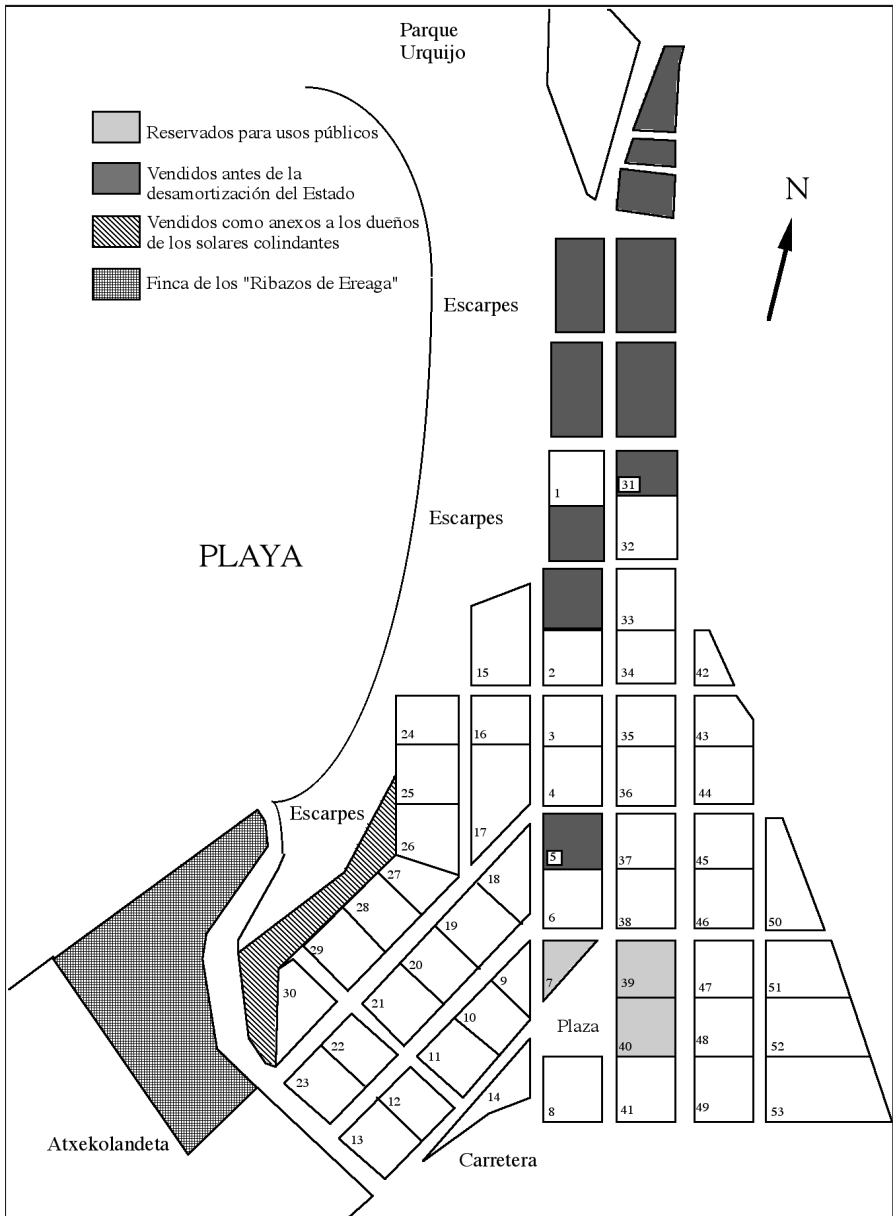
²¹² En el plano aparecían también varios solares trazados con las mismas medidas y formas que se habían vendido con anterioridad. Corresponden a las actuales manzanas de la Avenida Basagoiti entre la plaza de María Cristina y la calle Urimendi, que era donde comenzó la venta de los solares en 1863.

²¹³ La reserva de estos solares fue acordada por el ayuntamiento en sesión de 23 de febrero de 1863, aunque la decisión de entregar el solar 40 y parte del 39 para la edificación de la Iglesia de San Ignacio no se concretó hasta el 26 de julio de 1878. A.H.M.G., Libro de Actas N.º 5, fols. 132v-134 (23-2-1863), fols. 171-172 (1-10-1863), y Libro de Actas N.º 12, fols. 64-66v (26-7-1878). El actual Palacio Municipal de Getxo se levanta sobre el cercano solar 49, que no fue reservado en este momento, y el Ayuntamiento debió adquirir en 1917.

²¹⁴ Las subastas se celebraron entre el 3 y el 27 de octubre de 1863. Los listados de esta subasta se encuentran varias veces reproducidos en las fuentes fiscales. Se pueden ver en A.H.P.V., Hacienda, H-131 (Circulares y Comunicaciones, 1863-65) y H-242 (Relaciones de fincas vendidas, 1846-1920).

FIGURA 4.4.

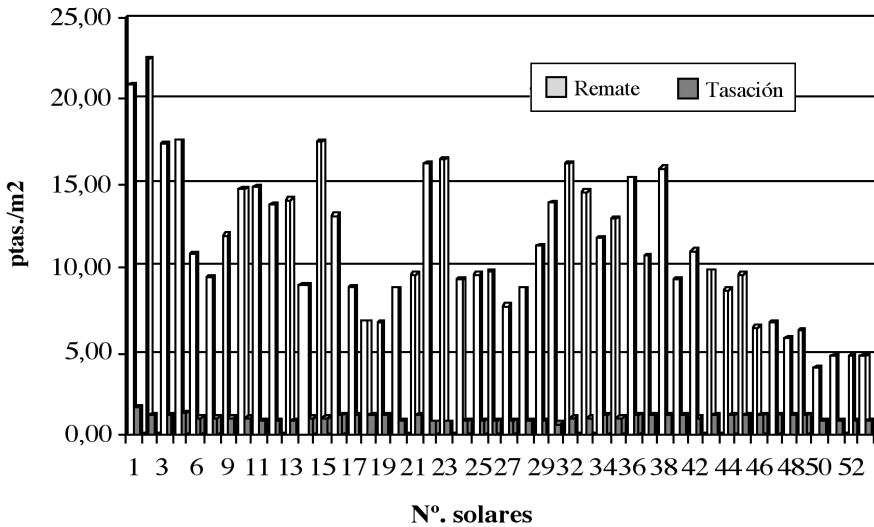
Croquis con la distribución de Plano de los solares de Alangoeta y las subastas de 1863



Fuente: R.P.T.B.

GRÁFICO 4.2.

Valores de tasación y remate en los solares de Alangoeta subastados en 1863



Fuente: R.P.T.B.

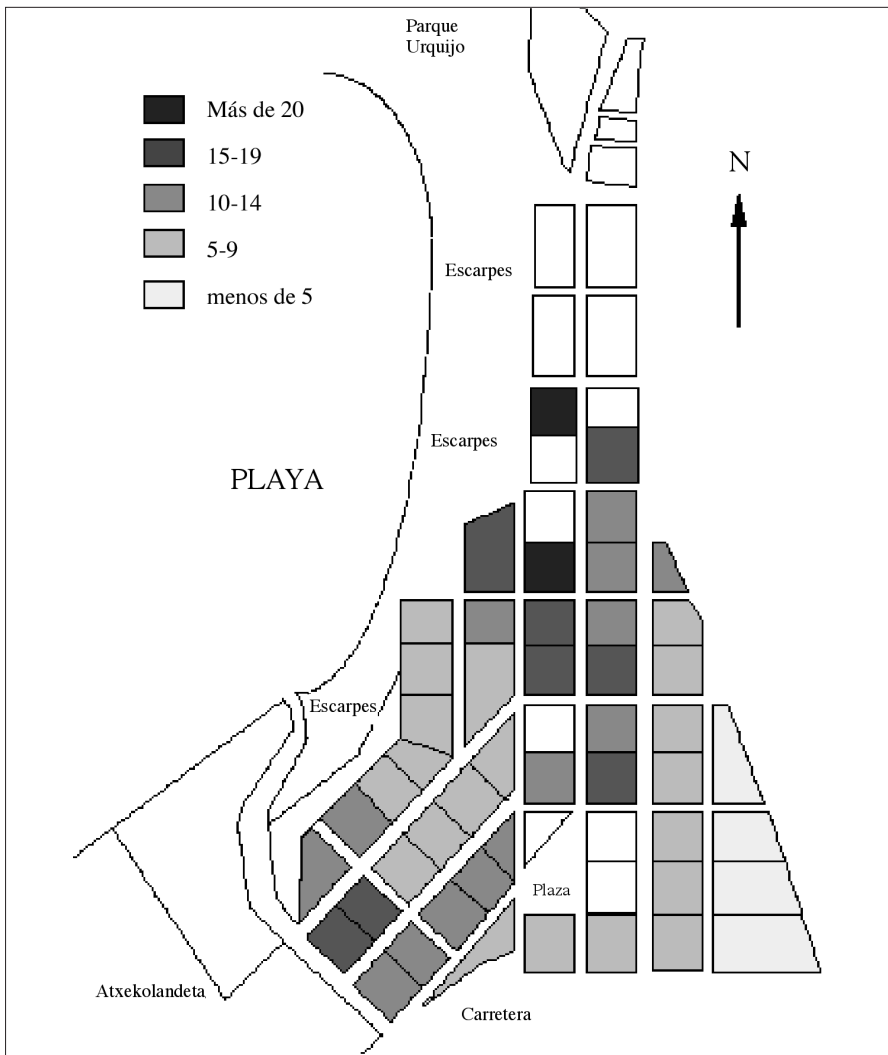
El valor global alcanzó la cantidad astronómica cantidad de 513.684 pesetas²¹⁵, lo que significaba una media de casi once pesetas por metro cuadrado. Esta cifra esconde amplias diferencias internas entre solares, ya las oscilaciones fueron entre 4 ptas./m² (solar 50) y 22,5 ptas./m² (solar 2). Sin duda, se valoró especialmente la proximidad al camino real, el único vial efectivo en el momento de la subasta, y la posición respecto a la playa²¹⁶.

²¹⁵ Para situar el valor de esta cifra en su contexto puede servir el dato de que el capital del Banco de Bilbao en el momento de su fundación (19-5-1857) era de 2 millones de pesetas. R. ANES, «La banca y el crecimiento económico en el País Vasco», *Ekonomiaz*, n.º 9-10, 1988, pp. 93-104, ver p. 93.

²¹⁶ En relación al precio alcanzado por los solares, dos meses antes de la subasta de 1863 la Junta de Venta de Bienes Nacionales rechazó, confiando en los informes del municipio y de la oficina de ventas de Vizcaya, y también en la propuesta de la Dirección General de Ventas del Estado, una oferta de Francisco Egusquiza para que se le vendieran al contado y sin subasta la totalidad de los solares, por el precio de 130.000 reales (32.500 pesetas) sin premio alguno por anticipo, cuando el precio de la tasación ascendía a 224.383 reales. A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Hacienda. Serie General, Libro 3987 (Libros de Actas de la Junta Superior de Ventas de Bienes Nacionales), Acta Junta del 26 de agosto de 1863, fols. 218-218v.

FIGURA 4.5.

**Valor superficial (pesetas por metro cuadrado)
de los solares de Alangoeta en 1863**



Fuente: R.P.T.B.

El precio alcanzado por estos solares resulta absolutamente desproporcionado para sus características y la entidad del municipio durante estos años. Si consideramos los valores pagados por los solares demarcados en el Campo Volantín, desamortizados como propios de Bilbao en 1866, vemos que ascendió

a 1.151.417 pesetas, a una media de 46 ptas./m². Es decir, aproximadamente el doble de montante global, y un valor medio sólo cuatro veces superior al de Alangoeta, en una zona junto al casco urbano de Bilbao, con unas enormes expectativas de revalorización, y sobre una oferta mucho más reducida, ya que los solares subastados en esa fecha en el Campo Volantín sólo sumaban 6.251 metros cuadrados²¹⁷.

Durante los años inmediatos las adjudicaciones de nueve de los solares realizadas en 1863 resultaron anuladas²¹⁸. La razón debe buscarse en la suspensión de pagos declarada por cuatro de los compradores iniciales como consecuencia de la violenta crisis financiera de 1866, ligada a las especulaciones bancarias alrededor de las inversiones ferroviarias.

La perturbaciones políticas desde 1869, y el inmediato estallido de la guerra carlista, impidieron la nueva adjudicación de esos solares, que se retrasó hasta el 19 de marzo de 1878.

TABLA 4.4.

Comparación de los Solares de Alangoeta quebrados y nuevamente subastados

Año	Superficie (m ²)	Tasación (ptas.)	Remate (ptas.)	Valor/sup. (ptas./m ²)
1863	8.528	9.164	95.338	11,18
1878	8.659	20.469	61.638	7,12

Fuente: R.P.T.B.

Como puede apreciarse en la Tabla 4.4., la cotización de estos solares en 1878 quedó muy por debajo de los precios alcanzados en 1863, reduciéndose el valor medio pagado por metro cuadrado en un 36%. La depreciación experimentada se manifiesta aún con mayor evidencia considerando que durante ese intervalo de tiempo, lo que en 1863 era sólo un erial sobre la playa atravesado por una carretera solitaria y con un plano dibujado, tenía ya calles trazadas y una construcción relativamente consolidada.

La comparación entre cada uno de los solares permite apreciar como la presión de los compradores se había desviado desde las parcelas colindantes al camino real (avenida Basagoiti) hacia aquellas más cercanas a la playa de Ereaga. Fueron los situados en esa zona resultaron los únicos que consi-

²¹⁷ Las cifras del Campo Volantín se refieren a un cálculo propio sobre los solares del 2 al 17. Su subasta anunciada para el 9 de marzo de 1866 (B.O.P.V., 27-2-1866, pp. 46-47), y el remate en B.O.P.V., 10-4-1866, pp. 171-172. Debo el acceso a estos boletines a la amabilidad de Arantza Gogeaskoetxea.

²¹⁸ Afectó a los solares 10, 12, 20, 23, 28, 34, 38, 45 y 52. La documentación sobre estas anulaciones y repetición de las subastas en: A.H.P.V., Hacienda, H-233 y H-234.

guieron mantener precios similares a los de 1863 o incluso los superaron. En cambio, las parcelas situadas hacia Aiboa y Konporte (Este) sufrieron una fortísima reducción de su valor, que llegó a quedar en menos de un tercio en el caso del solar 52.

Entre las dos subastas de solares numerados del plano se realizaron algunas ventas más. Se trataba de terrenos colindantes que quedaron fuera del plano inicial porque la decisión de desamortizarlos se tomó después de la realización de éste, o desmontes colindantes a solares del plano, cuyos nuevos propietarios solicitaron la adjudicación para redondear sus parcelas.

Salieron así a la venta entre 1863 y 1873, cinco fincas, con 10.165 m² en total, que se remataron en 6.019 ptas. (a 0,8 ptas. el metro cuadrado). La mayoría estaba compuesta por parcelas marginales, entre los solares del plano y la playa de Ereaga, pero entre ellos se insertó también una finca de 6.800 m² de «ribazos de Ereaga», en un lugar estratégico, entre la playa, el plano de solares y las heredades particulares de Atxekolandeta. De esa forma, quedaban bajo propiedad particular parte del camino a la playa, una fuente y un pequeño arbolado. La reclamación municipal dio lugar a un largo pleito²¹⁹.

En conjunto, la operación desamortizadora de Alangoeta puede calificarse de auténtico éxito para el Estado. Los 57.118 m² que se subastaron, unidos a las parcelas reservadas para plazas y servicios, la superficie dedicada a calles, y los acantilados de la playa que se dejaron como parque y caminos de acceso, hacen que la superficie global afectada fuera cercana a los 117.000 metros cuadrados. Todo ello significó menos del 5% de los terrenos desamortizados en Getxo. Sin embargo, el Gobierno consiguió recaudar el equivalente a cerca de medio millón de pesetas, aproximadamente la mitad de todo el producto de la desamortización en esta localidad.

4.2.2. *Los solares de Las Arenas*

La desamortización de los terrenos de Las Arenas, como la de Alangoeta, contó con un plano de solares previo realizado expresamente, que dirigió la formación y venta de las fincas. Pero las semejanzas se detienen ahí, ya que ambos procesos tuvieron orígenes y características muy dispares.

²¹⁹ Un error en la medición pericial le dio esa cabida, cuando para el Ayuntamiento debía tener sólo entre 4.400 y 5.100 m². La salida a venta del terreno fue solicitada por Eduardo Aznar de la Sota el 30 de enero de 1863, y se remató 16.800 rs. en la subasta de 17 de agosto de ese año. Un primer acto de conciliación dictado por el Gobernador, en 1868, con la entrega de unos 1.100 metros cuadrados por parte del nuevo propietario — Saturnino Gana — al Ayuntamiento, fracasó en el actos de amojonamiento. A finales de 1870, el municipio incluso se planteaba recurrir en este caso ante el Tribunal Supremo. En A.H.P.V. Hacienda, H-233; A.H.M.G., Libro de Actas N.º 7, fols. 179v-180 (17-6-1868); Libro de Actas N.º 7 bis, fols. 133-136 (10-6-1870), fols. 166v-168 (26-10-1870), fols. 169-170 (10-11-1870), y fol. 171v (15-11-1870).

4.2.2.1. LA OFICINA DE OBRAS PÚBLICAS Y LOS TERRENOS DE LA RÍA

En primer lugar, lo mismo que la finca de Lamiako desamortizada en 1856, Las Arenas fue considerada por el Ministerio de Hacienda propiedad *inmemorial* del Estado, separándola de los propios de la anteiglesia de Getxo. Como otros muchos propios del Estado colindantes con la ría de Bilbao, su expediente de desamortización se inició antes del acuerdo entre el Gobierno y las Diputaciones vascas de 1862. La intención de la Oficina de Ventas de Bienes Nacionales de Vitoria era sacar a subasta la mayor cantidad posible de fincas. Esta política comportaba en Vizcaya la liquidación rápida de los terrenos ribereños de la ría y el Abra de Bilbao. Sin embargo, apareció un firme opositor en la figura de Amado Lázaro y Figueras, ingeniero de obras públicas responsable de la provincia de Vizcaya y de las obras del Puerto de Bilbao durante el periodo 1854-1863, y autor del primer proyecto de Ensanche de Bilbao en 1862²²⁰.

Amado Lázaro tuvo ya conocimiento de las subastas previas del almacén de Las Arenas y marisma de Lamiako al reincorporarse en julio de 1858 al servicio de Vizcaya. Ya desde ese momento, planteó sus reservas a la conveniencia de la venta mientras no se completaran los estudios en curso sobre las mejoras de la ría y puerto de Bilbao, de los que era responsable, y recomendó incluso que no se completara. Sin embargo, poco después (octubre de 1858) se levantaba la suspensión en vigor sobre la aplicación de la legislación desamortizadora, y las fortísimas presiones derivadas de los intereses económicos en juego no sólo mantuvieron las ventas previas (concretamente a Máximo Aguirre), sino que impulsaron la subasta de más fincas, especialmente de aquellas cuyos expedientes se hallaban más adelantados. Entre estas estaba la marisma de Lamiako en jurisdicción de Leioa y Erandio (subasta, 16-2-1859). Ante ello, Lázaro continuó reafirmando su posición contraria en exposiciones bien argumentadas como la de 28 de febrero de 1859:

«[...] La venta de las playas de Lamiaco y de otras que se encuentran en casos análogos, soy de la opinión que no deben efectuarse, ínterin que no estén terminados y aprobados los estudios importantísimos que faltan por hacerse en el puerto de Bilbao. De otro modo sería muy posible que el Gobierno el día de mañana tubiese (sic) que indemnizar y expropiar terrenos que hoy son de su propiedad»²²¹.

²²⁰ La figura y notas fundamentales de la biografía de Amado Lázaro se pueden encontrar en: P. RODRÍGUEZ-ESCUADERO, «Estudio preliminar», en *Memoria Descriptiva sobre el Proyecto de Ensanche de la Villa de Bilbao, Amado Lázaro 1862*, Edición facsímil Gobierno Vasco, Vitoria, 1988, pp. 13-46, especialmente pp. 39-42; y N. DE LA PUERTA RUEDA, *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya. 1857-1913*, Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao, 1994, p. 310. Sin embargo, no mencionan su labor en la formación del plano de Las Arenas.

²²¹ Carta de Amado Lázaro dirigida al Gobernador de la Provincia de Álava (28-2-1859). En A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Obras Públicas. Puertos, Leg. 15204-1.

A partir de este momento, y durante los años siguientes, se desarrolló un complejo proceso administrativo entre las oficinas de Hacienda y de Fomento sobre la oportunidad de las subastas previstas en las vegas y dársenas de la ría. Las oficinas dependientes de Hacienda iban realizando inventarios de fincas a subastar, que la dependencia de Obras Públicas impugnaban, presentando diversas razones para paralizar las subastas. Durante los años 1859 y 1860, el debate se centró en la conveniencia de subastar distintos terrenos en Ripa e Indautxu (Bilbao), y los de la playa o dársena de Sestao. Esta finca, que se midió en 83,5 hectáreas de superficie, concitó lo más agrio del debate, con correspondencia cruzada entre el Ingeniero de Obras Públicas, la Dirección General del Ministerio de Fomento, los Gobernadores de Álava y Vizcaya, y las oficinas de Hacienda²²².

La postura del Ministerio de Fomento se fue concretando en varias reales ordenes dirigidas al de Hacienda (28-4-1860 y 4-6-1861) que terminaron por establecer una disposición general para todos los márgenes de la ría, por la que en todos los casos se debían dejar un mínimo de diez metros de reserva a contar desde la mayor marea, o desde la línea de encauzamiento establecida en el proyecto Peironcely de *Mejora de la ría y Puerto de Bilbao* del 18 de abril de 1857²²³.

En este contexto de enfrentamiento entre las oficinas gubernamentales, apareció un nuevo frente de conflicto, que fue el que terminó de determinar el futuro de Las Arenas. El 19 de agosto de 1861 Diego Uribarri tramitó la solicitud de un terreno en Las Arenas de Getxo para edificar un *Balneario*

²²² Las cartas e informes que se pueden señalar cómo más importantes fueron los de 11-1-1859, 3-8-1860, y 9-8-1860. También hubo participación de particulares, destacando un grupo de importantes comerciantes bilbaínos (entre otros lo firmaron las sociedades Ybarra Hermanos, San Pelayo, Mendezona y Cía., Arana Hermanos, Gurtubay e hijos, Gorocica e hijos, Leandro John, Romualdo Arellano, Joaquín Mazas, Manuel Jane, J.E. Rochelt, F. Macmahón o José Antonio Urigüen) de la adjudicación de un espacio necesario como refugio de embarcaciones menores (21-5-1860). En A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Obras Públicas. Puertos, Leg. 15204.1.

²²³ En el informe del letrado del Ministerio de Fomento previo a la redacción de esta Real Orden (17-5-1861) se hacía una contundente reflexión sobre el particular: «*Dedúcese pues que el Gobernador y las oficinas venden sin tener la suficiente conciencia de que obran bien, puesto que lo hacen con fincas ocupadas sin saber si son propiedad del ocupante, y si para evitar este cargo alegan que el particular que pidió la venta de la finca espresaba, según dice la comunicación que «como procedente del Estado se hallaba comprendida en la ley de 1.º de mayo de 1855» se puede observar que ese particular pudo haber pedido la venta del Palacio del Congreso, y según la doctrina de las oficinas y el Gobernador hubiera sido vendido como procedente del Estado y comprendido en la ley; [...]*». A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Obras Públicas. Puertos, Leg. 15204.1. (documento 7.º y expediente sobre venta de fincas, Vizcaya).

Esta serie de enfrentamientos terminó derivando a cuestiones de detalle, como los metros libres de muelle que el comprador de Ripa debía dejar, y a las compensaciones que se darían al de Sestao tras recortar la finca para proteger la dársena de al Benedicta, y se prolongaron hasta 1866 y 1871, respectivamente.

y *Establecimiento de Recreo*²²⁴. La Oficina de Ventas de Bienes Nacionales aprobó la venta, estableciendo a la vez una zona de servicio del muelle. Pero, cuando en octubre se concreta la nueva finca a subastar ésta incluía, sorprendentemente, además del terreno solicitado, toda la zona de dunas consideradas propias del Estado en los arenales de Getxo.

Como en otros casos, la Oficina de Propiedades y Derechos del Estado había prescindido de la consulta reglamentaria a la de Obras Públicas de Vizcaya. Sin embargo, esta vez la queja del ingeniero Lázaro una vez conoció (extraoficialmente) el asunto, encontró el apoyo explícito del Gobernador de Vizcaya, y la subasta, que estaba ya anunciada para el 28 de mayo de 1862, fue suspendida²²⁵. La orden de la Dirección General de Propiedades del Estado el 14 de mayo de 1862 anulando la subasta manifestaba una situación completamente nueva, ya que establecía que el remate no se celebraría hasta que se elaborara un *Plano de Población* para la venta de solares de edificación²²⁶.

Esta cuando menos sorprendente decisión del Ministerio de Hacienda, sólo es comprensible considerando el trabajo que estaba realizando la oficina del ingeniero Lázaro desde el verano de 1861. En su primer informe respecto a la petición de terreno en Las Arenas por Urizarri, fechado el 27 de agosto de 1861, Lázaro se mostró favorable a la venta del terreno solicitado, pero con la condición de que el área a ocupar fuera señalada en un plano de edificación, plano cuya formación recomendó proponer. Esta es la primera mención a un plano de edificación²²⁷.

Del informe, el Ministerio de Hacienda sólo consideró interesante la parte en que manifestaba la conveniencia de la venta, y de ahí los acuerdos en ese sentido de octubre de 1861. El 30 de noviembre, la queja de Lázaro al enterarse del inicio de los deslindes para la subasta en un único lote reafirmaba esta postura y la precisaba. En su consideración, el resto de los arenales debía quedar reservado además hasta que se tomara una decisión sobre el proyecto de mejora del Puerto de Bilbao. Las presiones consiguieron la recomendación

²²⁴ A.M.O.P.U., 15444-179-18.

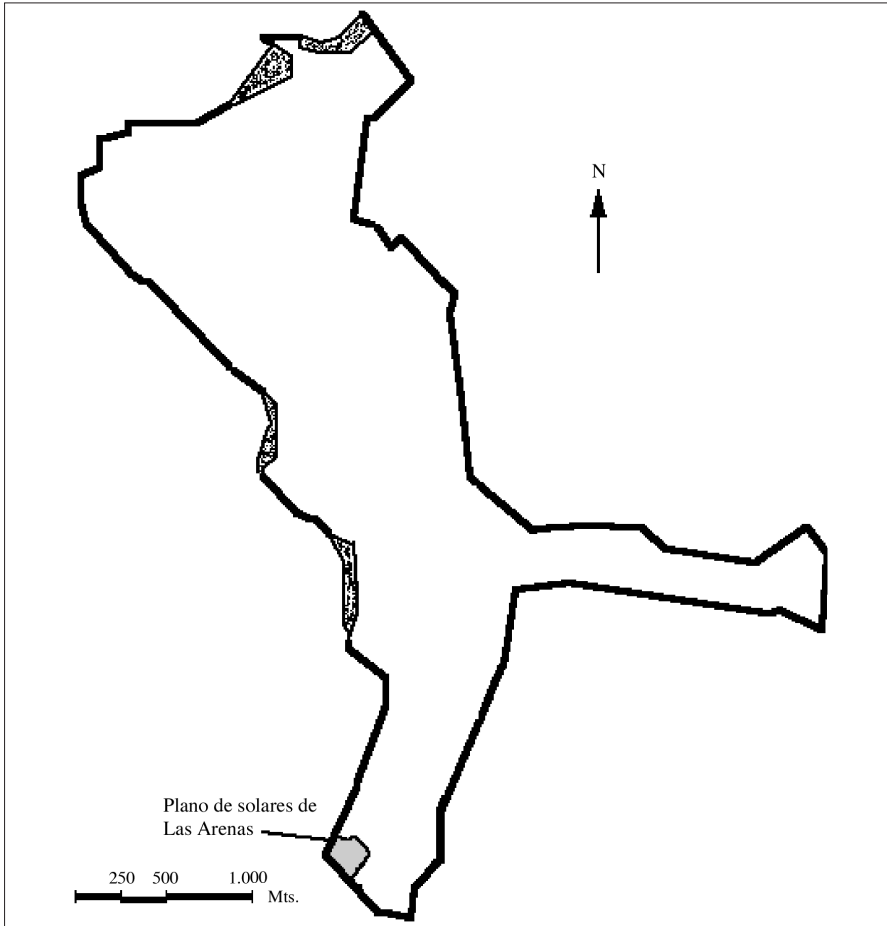
²²⁵ Se publicó en el Boletín de la Provincia de 1 de mayo de 1862, como finca 28, de 179.389 m², tasado en 10.557 reales, considerando que no era susceptible de división en parcelas más pequeñas.

²²⁶ La información sobre el proceso desde el punto de vista de Hacienda en A.H.P.V., Hacienda, H-233, Expediente de subasta y formación de plano de población de los arenales de Bilbao en Guecho (1861-65), y H-234. Las fuentes originadas en dependencias de Obras Públicas son muchos más completas: A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Obras Públicas. Serie General, Actas de la Junta Consultiva de caminos, canales y puertos, Leg. 101.1.; Fondos Contemporáneos, Ministerio de Obras Públicas, Puertos, Leg. 15204.1; A.M.O.P.U., 15444-179-18; A.G.A., (Ministerio de Educación y Ciencia), Urbanismo, Caja AGA 8368 (Top: 31/53).

²²⁷ A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Obras Públicas, Puertos, Leg. 15204.1 (Expediente promovido por D. Diego Urizarri en solicitud de autorización para edificar en el sitio llamado Las Arenas, pueblo de Guecho).

FIGURA 4.6.

Situación del plano de los solares de Las Arenas



Fuente: R.P.T.B.

favorable de las dependencias de Fomento (2 de abril de 1862) y su aceptación por el Ministerio de Hacienda (5 de abril), de los que resultó la decisión final de que un plano de población debía dirigir la venta de Las Arenas, aprobada por R.O. de 24 de abril de 1862, y el encargo consiguiente de su realización al propio Amado Lázaro por el Gobernador de Vizcaya.

Desde luego, el éxito alcanzado por Lázaro en este caso no puede entenderse sin el clima de enfrentamiento previo entre las dependencias de Obras Públicas y Hacienda en la provincia de Vizcaya, y los fracasos repetidos de la primera durante los años anteriores. A partir de este momento, el plano se

convirtió en una premisa indiscutible para la venta de los terrenos, que no dejó de reafirmarse en toda la documentación posterior²²⁸.

4.2.2.2. LA VENTA DE LOS SOLARES DE LAS ARENAS

El *Plano de Población de los Solares de Las Arenas de Guecho*, con un plano general, uno parcial y las condiciones facultativas que debían regir su desarrollo, fueron finalmente firmadas por Amado Lázaro el 4 de julio de 1863. El proyecto afectaba a una superficie de siete hectáreas, de la que la mitad se dedicaba a cuarenta solares de edificación, y el resto a viales y servicios públicos.

Desde el momento de su redacción este plan contó con el apoyo de las instancias gubernamentales de Fomento y Hacienda, aunque por dificultades burocráticas su aprobación definitiva se retrasó hasta diciembre de 1864²²⁹. En cambio, encontró el rechazo frontal del Ayuntamiento de Getxo, respaldado inicialmente por la Diputación de Vizcaya, con el argumento de que se trataba de terrenos propios de Getxo, y no del Estado. El Ministerio no aceptó los argumentos de Diputación y Ayuntamiento, exigiéndoles pruebas que justificaran su propiedad *inmemorial* que, desde luego, no podían conseguir²³⁰. Ante la imposibilidad de modificar los proyectos estatales, el Ayuntamiento adoptó una postura de no reconocimiento del plano ni de las ventas inmediatas, cortando al mínimo comunicación con la Administración, e incluso con los nuevos dueños y residentes de Las Arenas durante muchos años²³¹.

²²⁸ Gobernador, ingenieros, y funcionarios de Hacienda coincidieron desde 1862 en este punto, si bien estos últimos insistieron especialmente en impulsar su pronta finalización. A.H.N., *Ibidem*.

²²⁹ Aprobado por el ministerio de Fomento en la R.O. del 10 de diciembre de 1864. El retaso provino de que Lázaro sólo envió el original al Gobernador de Vizcaya, y éste a la Dirección General de Propiedades y Derechos del Estado. El Ministerio de Fomento lo reclamaba desde agosto de 1863, pero Hacienda no decidió su remisión a dichas dependencias hasta el 23 de diciembre. Además el propio Lázaro no podía impulsar el avance del expediente, ya que desde el mismo verano de 1863 había sido ascendido, y destinado a la provincia de Tarragona. A.H.N., *Ibidem* y P. RODRÍGUEZ-ESCUADERO, «Estudio preliminar», *op. cit.*, p. 40.

²³⁰ El Estado anuló las reclamaciones del verano de 1863, instando a la presentación de documentos probatorios el 22 de diciembre de 1863, y dando un plazo que finalizaba el 15 de abril de 1864. Sin embargo, Diputación y Ayuntamiento contestaron con el silencio. A.H.P.V., Hacienda, H-233; y A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Obras Públicas, Puertos, Leg. 15204.1 (Expediente promovido por D. Diego Uribarri en solicitud de autorización para edificar en el sitio llamado Las Arenas, pueblo de Guecho).

²³¹ En las actas municipales no encontramos referencias al tema del Plan de Las Arenas hasta el verano de 1865, una vez publicado el anuncio de subasta. Ese mismo año, ante la solicitud de la Comisión de ventas de Bienes Nacionales de que Getxo nombrara perito para la tasación del terreno colindante al plano de solares definieron con precisión su postura: «[...] *esta corporación municipal no puede prestar ni presta su consentimiento para la venta del terreno de que se trata como bienes del Estado porque no lo es en realidad; aunque no se opondría en intervenir y proceder a la venta como propio de esta anteiglesia*». En 1867 comisionaron a un particular para que hiciera cualquier gestión conducente al cobro del producto de la venta de

Esta hostilidad inicial del municipio fue el origen de múltiples enfrentamientos futuros con los propietarios de Las Arenas, que llegaron a su cenit con la proposición parlamentaria de un expediente de desanexión del barrio en 1888. También influyó significativamente en el desarrollo de la morfología urbana de Las Arenas, sobre todo a través de los problemas para ajustar el plano con el paso de la carretera de Bilbao a Algorta, que lo cortaba diagonalmente, y aún se perpetúa en la actual avenida de Las Arenas²³².

Finalmente, el Estado aprobó el plano que serviría a la venta de los solares el 10 de diciembre de 1864, los tasó, y subastó en julio de 1865²³³. La superficie enajenada fue 35.051 m², divididos en cuarenta solares de un promedio de 876 m², resultando un valor en la mediana de 987 m². Se tasaron a una media de 0,8 ptas./m², y se alcanzó un valor medio en el remate de 2,6 ptas./m², frente a las 8,5 ptas./m² de la subasta de los solares de Alangoeta de 1863. El Estado pudo recaudar mediante esta operación 89.830 pesetas, muy lejos de las cifras alcanzadas con el plan de Alangoeta, pero claramente superior al rendimiento de los arenales colindantes vendidos los años inmediatos (1865-68) en grandes lotes sin parcelar.

El interés demostrado por los compradores es innegable, ya que el precio medio del remate superó tres veces el de la tasación. Sin embargo, en realidad se pueden señalar grandes diferencias entre los distintos solares. Como puede verse en el Gráfico 4.3., buena parte de los solares repiten o superan sólo muy ligeramente el valor de la tasación, mientras unos pocos multiplican varias veces esa referencia de salida.

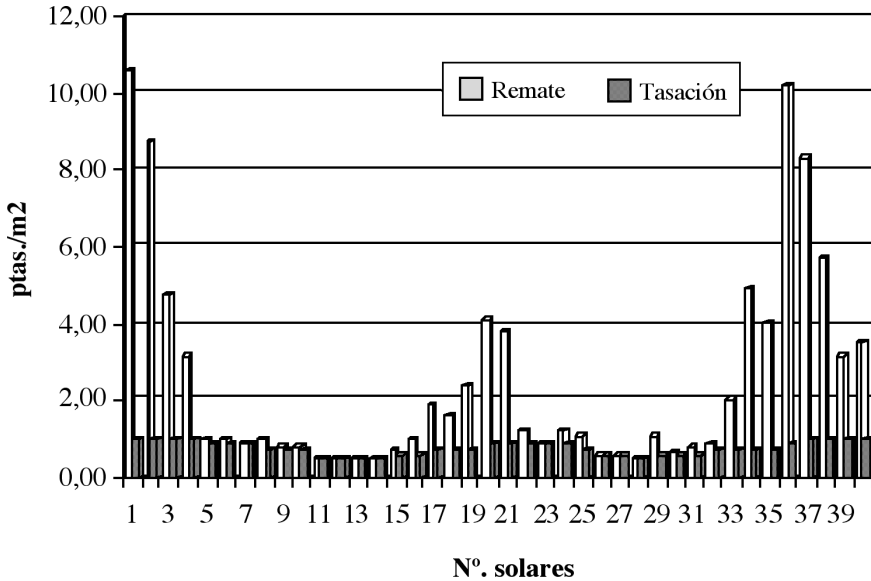
los solares. La misma postura se sigue manteniendo en 1877 y 1878, aunque en junio de 1877 acordaron encargar a un perito la realización de una copia del plano de solares depositado en las dependencias del Gobierno en Bilbao, ya que hasta ese momento no existía ningún documento oficial sobre el barrio en el Ayuntamiento. A.H.M.G., Libros de Actas N.º 6, fols. 63-64 (4-7-1865), fols. 86-87v (10-11-1865); Libro de Actas N.º 7, fols. 91v-93 (8-6-1867); Libro de Actas N.º 11, fols. 105-106 (24-5-1877), y fols. 111v-114 (14-6-1877); y Libro de Actas N.º 12, fols. 103v-105 (7-11-1878).

²³² Fue origen de un largísimo pleito, que llegó hasta una resolución del Consejo de Estado (Real Decreto Sentencia de 24 de octubre de 1885), y acuerdos de modificación de la carretera y plano del 27-7-1891 y 7-8-1901. A.H.M.G., Carretera de Algorta a Las Arenas (1863-1909), Carp. 35, Leg. 7.

²³³ De la misma forma que en el caso de Alangoeta, también en Las Arenas se presentó una solicitud de adquisición conjunta de los solares. Se presentó el 10 de septiembre de 1864, cuando el plano estaba realizado pero aún no aprobado definitivamente. El solicitante, Antonio José Acha Lemonauría, pretendía levantar una instalación balnearia de gran envergadura, según la calificación del promotor: «[...] *mi proyecto que siendo de consideración, es el único de dicha clase en España* [...]». Al deber ajustarse al plano, definió su requerimiento en los 16 solares que conformaban las cinco manzanas completas colindantes con el muelle de la ría. Sin embargo, su proyecto no llegó a materializarse, y ni siquiera pujó en la subasta, ya que el mismo año 1865 sus deudas le obligaron a practicar una suspensión de pagos que terminó en quiebra. En A.H.P.V., Hacienda, H-233 y H-234; y A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Hacienda. Serie General, Libros de Actas de la Junta Superior de Ventas de Bienes Nacionales, Libro 3991, fol. 150-150v, Junta del 20-8-1870.

GRÁFICO 4.3.

Valor de tasación y remate de los solares de Las Arenas (1865)



Fuente: R.P.T.B.

Separando los quince solares cuyo remate superó las 2 pts./m² de los veinticinco restantes, vemos que éstos, aunque suponían el 35% de la superficie, acumularon más del 75% del valor de las compras. Se pagaron a 5,57 pts./m², más del doble de la media de los 40 solares, mientras que los demás no llegaban a 1 pta./m².

Estas diferencias de valoración estuvieron directamente relacionadas por la personalidad y proyectos de los compradores finales, por una parte, y por la posición de los solares respecto a los dos puntos focales exteriores al plano que condicionaban absolutamente las expectativas de revalorización: la playa y la ría. Todos ellos se analizaran con más detalle al estudiar el arranque del desarrollo urbanístico de este barrio.

4.2.3. *Juncuales y Arenales*

Inmediatamente después de conseguir subastar los solares de Las Arenas, la atención desamortizadora se dirigió hacia los arenales y juncuales restantes, de los que las dunas sobre las que se dibujó el plano de solares

sólo suponían el extremo sudoeste. El mismo año 1865 sacaron a subasta un primer lote de arrenal demarcado por el nuevo ingeniero encargado del puerto de Bilbao, e ingeniero jefe de las Provincias Vascongadas entre 1863 y 1871, Juan de Orense²³⁴. Se refería al resto de los terrenos que la administración desamortizó como propios del Estado y que inicialmente iban a ser vendidos junto a la superficie donde se demarcó el plano de solares.

Al diseñar los linderos de esta parcela, Orense decidió reservar una franja de treinta metros de anchura de uso público, para servicio de la carretera de Algorta a Las Arenas. Este lindero fue mantenido en los lotes vendidos posteriormente hasta La Avanzada, y constituyó el origen de los espacios ajardinados de los que disfruta la avenida Zugatzarte, durante muchos años uno de los viales de mayor amplitud de Vizcaya. La finca se subastó el 28 de diciembre de 1865.

A continuación, comenzaron nuevos expedientes de ventas, culminado el 28 de febrero de 1867 con la subasta del *Juncal de Crezazu*, considerado ya propio de la anteiglesia de Getxo. Comprendía toda la vega a la orilla izquierda del Gobela, entre las colinas de La Avanzada (N), la propiedad de los Aguirre en Lamiako (S) y el límite jurisdiccional de Leioa (E). Esta finca se vendió sin limitación alguna, salvo dejar franjas para caminos de servicio de diez metros de anchura por los lados Este y Sur²³⁵.

El mismo año 1867 comenzó el proceso de venta de los restantes arenales, tras las solicitudes realizadas por la sociedad Viuda e Hijos de Máximo Aguirre en 1866 y 1867²³⁶. Se referían a los arenales comprendidos entre el río Gobela y la playa, limitados al Norte y Sur por las colinas de La Avanzada y los arenales vendidos en 1865, y divididos en dos trozos por la carretera de Algorta a Las Arenas.

Al calificarse como propios de Getxo se remitió al Ayuntamiento una instancia para que participara en la medición y tasación de los terrenos. Ante este caso, el municipio modificó su tradicional postura de oposición frontal a la desamortización, que todavía se había mantenido con matices tras las

²³⁴ Se puede encontrar una pequeña nota biográfica de este ingeniero en N. DE LA PUERTA RUEDA, *El puerto de Bilbao ...*, op. cit., p. 310.

²³⁵ Corresponden a las actuales calles Santa Eugenia y Gobelaurre.

²³⁶ En 1866 la solicitud se fundamentó en la intención de levantar un balneario. La siguiente petición está fechada el 22 de enero de 1867. Justificaba su interés en los beneficios generales que reportaría la fijación de los arenales mediante la plantación de pinos, y al municipio de Getxo por el ahorro en los gastos de mantenimiento de la carretera a Las Arenas. Los propios interesados lograrían beneficios a largo plazo, gracias a la revalorización de los terrenos una vez fijados. A.H.P.V., Hacienda, H-234 (cuadernillo año 1866). (Solicitud al Gobernador de Vizcaya, que éste transfiere para su informe al ingeniero de caminos de la provincia el 27 de julio de 1866); y H-233, (Instancia de la Viuda e Hijos de Máximo Aguirre al Gobernador Civil de Vizcaya, solicitando mande sacar a remate los arenales de Guecho pertenecientes al Estado).

subastas de 1865²³⁷, accediendo a colaborar en los trabajos de peritaje. Realizaron distintas consideraciones, algunas de las cuales fueron asumidas en el informe final del ingeniero Orense, y dieron lugar a que la zona de servicio del río fuera de diez metros, y que se trazaran calles transversales de la misma anchura cada doscientos metros lineales²³⁸.

El resultado final fue la salida a subasta de los dos pedazos (22 de febrero de 1868). El primero con la reserva de áreas de servicio respecto a la playa y la carretera —seis metros al cordón litoral y tres a la carretera—, y obligación de dejar tres calles transversales de ocho metros. El segundo debió mantener la zona de treinta metros frente a la carretera, diez metros al río Gobela y dos calles transversales de ocho metros²³⁹.

Tras estos remates sólo quedó una pequeña porción de arenales, intercalada entre el plano de solares y las ventas de grandes lotes, que se subastó en 1873²⁴⁰.

El resultado final fue la venta a particulares de una superficie de unas setenta y dos hectáreas, que unidas a los terrenos destinados para calles, servicios de la playa, carretera y río, y que no estaban comprendidos en los peritajes, daría un área global afectada de cerca de noventa hectáreas. El promedio superficial de las fincas resultantes fue superior a las diez hectáreas, ya que no se dividieron más que en siete propiedades.

La enajenación de todo este enorme espacio generó para el Estado la cantidad de 18.021 pesetas, menos que lo pagado sólo por los solares números 1 y 2 del plano de Las Arenas (cuyos 1.987 mts² alcanzaron un valor de 19.250 ptas.), o bastante inferior a las 21.175 ptas. del solar número 2 de Alangoeta, que tenía 939 mts². Estas cifras manifiestan con claridad la ventaja en precio que para los particulares suponía la modalidad de subastar grandes

²³⁷ Aún en 1865 se opusieron sin más explicaciones a la venta del Juncal de Crezalzu. Pero a principios de 1867, ante la publicación de la subasta de ésta y otras fincas, reaccionaron por primera vez con una queja razonada. A.H.M.G., Libro de Actas N.º 6, fols. 42-44 (22-3-1865); Libro de Actas N.º 7, fols. 63-63 (21-1-1867); y Carp. 55, N.6 (Cartas al Juez de Primera Instancia de Bilbao y al Gobernador de Vizcaya, el 11 y el 27 de febrero de 1867).

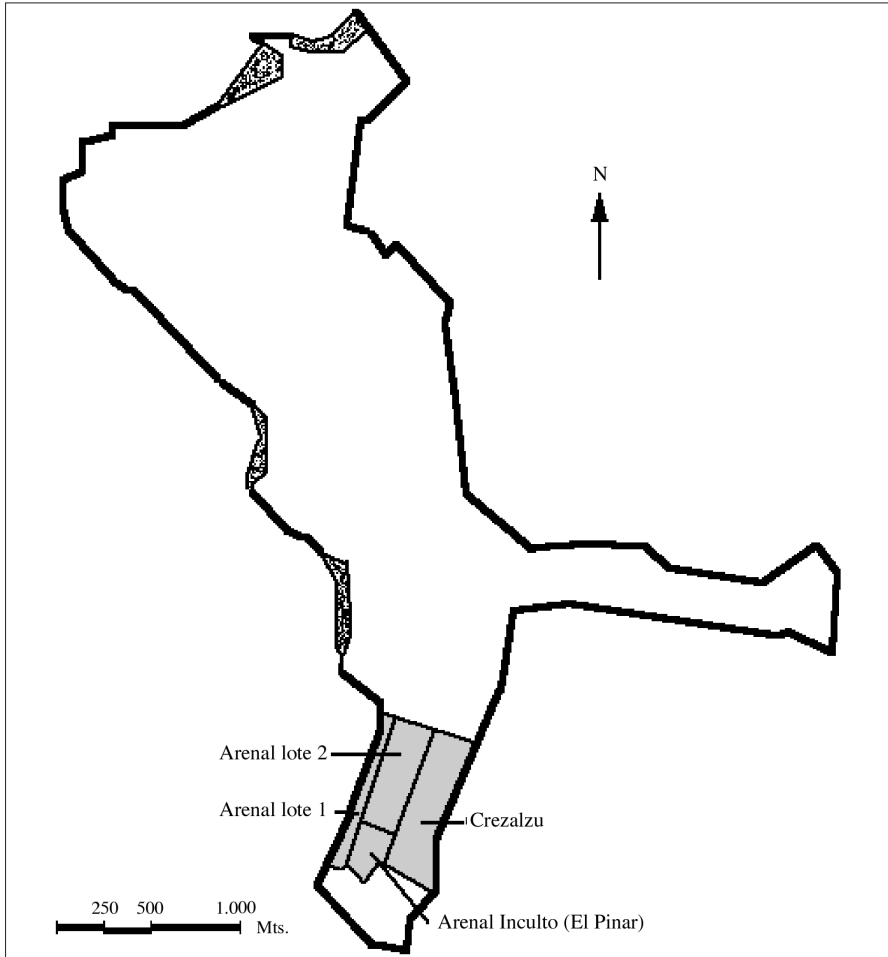
²³⁸ Consideraron inconveniente la venta del área entre la carretera y la playa, por su necesidad en los socorros a naufragos, y por ser zona ocupada por el mar durante los grandes temporales. En cambio, opinaron favorablemente respecto a la salida a subasta de la porción mayor, al este de la carretera, siempre que se cumplieran ciertas condiciones: mantenimiento de la zona de servicio de 30 metros para la carretera marcada por el ingeniero Orense en 1865, respetar una franja libre junto al río para permitir los trabajos de dragado, y trazar pasos transversales entre la carretera y el Gobela. A.H.M.G. Libro de Actas N.º 7, fols. 64-67v (30-1-1867) (Contestación a la oficina de Ventas de Bienes Nacionales), fols. 114-115 (20-9-1867), y Carp. 55 N.6 (Comunicación del 5 de octubre de 1867 al Gobernador de Vizcaya). Informe del 25 de febrero de 1867, que se trasladó a la Junta el 14 de marzo de 1867. A.H.P.V., Hacienda, H-233.

²³⁹ Las calles transversales fijadas al trozo al Oeste de la carretera son hoy los callejones entre Zugatzarte y el Muelle, a partir de Untzikaia, y los del lado Este corresponden a las calles Cristóbal Valdés y Cervantes.

²⁴⁰ Solicitud presentada por la Sociedad Hijos de Máximo Aguirre y recogida por el Ayuntamiento. A.H.M.G., Libro de Actas N.º 8, fols. 146-147 (9-11-1872).

FIGURA 4.7.

Situación de los terrenos de Arenales y Juncales



Fuente: R.P.T.B.

fincas de carácter rústico. En conjunto, el grupo de los arenales y juncales de Crezalzu significó el 79% de la superficie desamortizada en Getxo entre 1862 y 1888, y menos del 3% del valor recaudado. El precio por metro cuadrado resultante fue 0,03 ptas./m².

Finalmente, y en relación a los errores de las mediciones realizadas para la venta de las fincas de la desamortización, comentados con anterioridad, hay que señalar que la mayoría se concentraron realmente en este grupo de fincas, y especialmente en aquellas cuya medición se realizó sin colaboración

del municipio²⁴¹. Las superficies reseñadas son el producto de aplicar las medidas superficiales corregidas tras el seguimiento de las fincas resultantes en el Registro de la Propiedad Territorial²⁴².

4.2.4. *Otras Ventas*

Fuera de estos tres grupos homogéneos de promociones, durante el mismo periodo 1863-1888 también se subastaron otra serie de fincas dispersas más difíciles de estructurar. Nos referimos al fortín de Arrigunaga (1863, sin repercusión territorial) y los lotes de la Avanzada, Aiboa-Zabalecopozo y Comporte-Lexarretas, todas ellas en los bordes exteriores de una gran finca comunal que permanecía aún en manos del municipio, la de Aiboa-Arechetaurre, exceptuada de la desamortización por su utilidad común para pastos.

En **La Avanzada** se realizó una pequeña parcelación de cuatro solares alineados a los bordes del camino que descendía desde Algorta hacia Las Arenas, con una mínima trama urbanística. El objetivo era aprovechar la posible revalorización derivada de la posición topográfica de este frente segregado de Aiboa: entre la carretera, el arranque de dos antiguos caminos hacia Leioa, y frente al parque que el municipio había diseñado en el alto de la Avanzada.

Se trazaron cuatro lotes de 2.747 mts² divididos por una callecita central²⁴³. Se subastaron en octubre de 1863, y fueron adjudicados por 20.753 ptas., a un precio medio de dos ptas./m², casi cuatro veces el de la tasación.

Los terrenos de **Aiboa-Zabalecopozo** incluían un grupo de fincas de propios entre el comunal de Aiboa y las heredades agrícolas de los caseríos del barrio de Alango²⁴⁴, que se subastaron en doce porciones. Aunque alguno de los lotes ya se subastó en 1863 y otros que entraron en quiebra fueron finalmente rematados en 1870 y 1879, la mayor parte lo hicieron entre mayo de 1867 y febrero de 1868²⁴⁵.

²⁴¹ La mayor inexactitud en la medida se dio en los Juncuales de Crezalzu, declarados al subastar de 146.958 m² y que por rectificaciones en el Registro de la Propiedad Territorial unos años después resultó tener 268.485 m², lo que significa un incremento del 82%. La historia completa de esta finca matriz en R.P.T.B., Libros de Getxo, Finca 345, Libro 5, fols. 26-28v; Libro 14, fols. 36-43v; Libro 19, fols. 47-53v; Libro 20, fols. 166-173v; y Libro 26, fols. 130-135.

²⁴² Así, la superficie de 718.331 m² con la que hemos trabajado hasta ahora, en la medición publicada de las subastas era sólo 526.862 m², un 26% menos del tamaño efectivo. Desde luego, nos estamos refiriendo a un grupo limitado de fincas deslindadas y subastadas en un marco muy concreto, pero la distorsión resultante debería ser considerada con detalle en estudios con pretensiones más globales respecto al proceso desamortizador en espacios mayores.

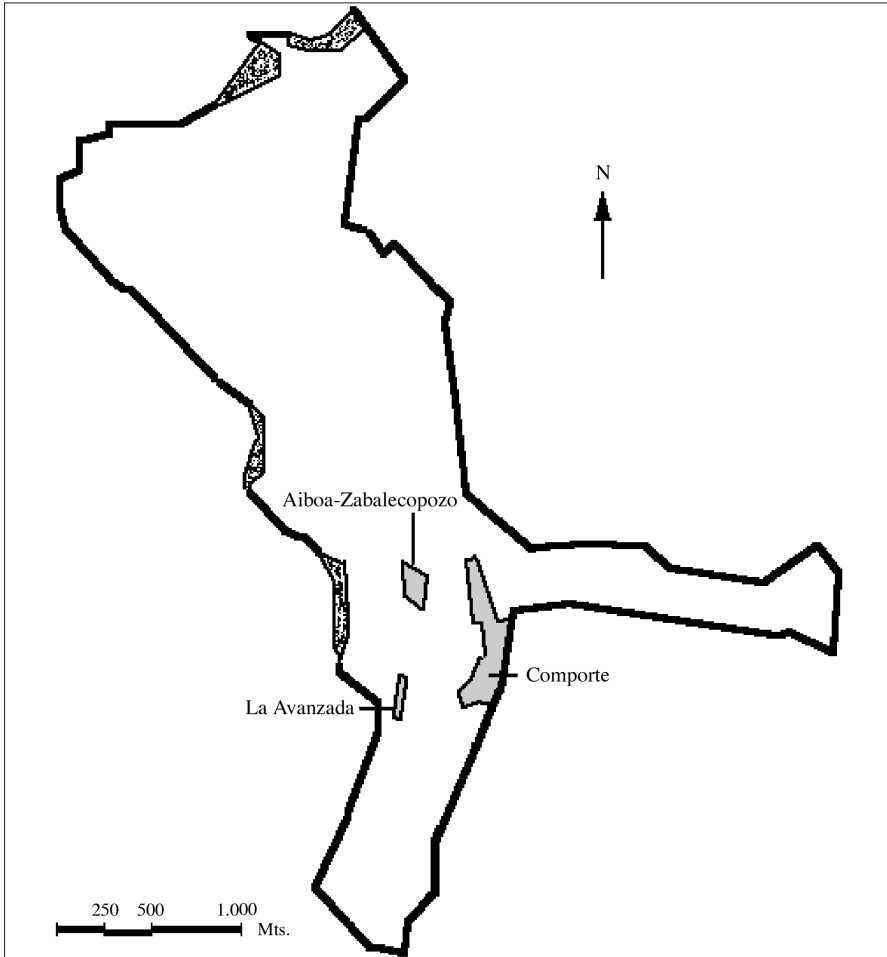
²⁴³ Los caminos que la circundaban en ese momento son hoy la avenida de Leioa y el Camino de Asua, mientras que la calle central fue eliminada por acuerdo entre el Ayuntamiento de Getxo y la Sociedad de Terrenos de Neguri, al abrir esta última el Paseo del Puerto.

²⁴⁴ Concretamente, los caseríos Aretxeta, Hormatxe, Gobela y Arkotxa.

²⁴⁵ Los expedientes de subastas de estas fincas en A.H.P.V., Hacienda, H-233, y en A.F.B., Corregimiento, Leg. 1849, N.14.

FIGURA 4.8.

Situación de los terrenos de Comporte, La Avanzada y Aiboa-Zabalecopozo



Fuente: R.P.T.B.

La mayoría se vendió indistintamente como terrenos labrantías y solares, aunque sin plano ni diseño propiamente urbano, que oscilaban entre 1.577 y 2.284 m². El montante final ascendió a 17.334 m² enajenados, por los que se pagaron 7.250 ptas., a una media de 0,42 ptas./m².

En cuanto a los comunales de **Comporte-Lexarretas**, eran otra de las porciones de la finca de Aiboa, que solían arrendarse por el municipio por tratarse de terrenos parcialmente inundados en el límite con el barrio de la Tellería-Zuazo de Leioa.

El Estado desamortizó en esta zona cuatro parcelas agrícolas de superficie muy desigual, de 5.000 a más de 37.000 m², el 28 de febrero de 1867. En 1888, se les añadió una más, si bien esta delimitada por un trazado de calles²⁴⁶. La superficie afectada fue de 73.398 m², que fue vendida por 19.140 ptas., a una media de 0,26 ptas./m².

En conjunto, estos cuatro grupos de fincas considerados en último lugar, supusieron la venta de 103.380 m², que alcanzaron un precio de remate de 51.893 ptas., con una media de 0,50 ptas./m². De entre todos los terrenos vendidos durante el periodo 1863-1888 fueron los agrupados en este último apartado los que tuvieron menores repercusiones urbanas.

En general, quedaron marginados por su posición respecto a las líneas de desarrollo urbanístico del municipio, ya que todos eran de una u otra forma lindes del gran comunal de Aiboa que permanecía dedicado a pastizal. Hubieron de esperar el efecto de arrastre del nuevo impulso desamortizador de la década de 1890, con la venta de Aiboa y los demás comunales supervivientes, para integrarse en nuevas iniciativas de promoción.

4.3. Ventas finales durante la década de 1890

Como hemos visto en las páginas previas, después del año 1868 la salida de fincas de la desamortización se limitó en Getxo a un lento «goteo» de unas pocas fincas que habían quedado al margen, o de las que subastadas con anterioridad se habían declarado en quiebra y volvían a ofrecerse. Sin embargo, esto no significaba que se hubiesen acabado los terrenos de propios de Getxo. La política municipal se había concentrado siempre en salvaguardar por encima de todo la propiedad de los pastos comunes de los terrenos de Aiboa, La Galea y Baserri, que protagonizaron los expedientes de excepción de la desamortización desde el primer momento²⁴⁷.

Sin embargo, en la década de 1890 comenzó un nuevo impulso enajenador como respuesta a las necesidades financieras del Estado²⁴⁸. Ante la apertura de expedientes para la liquidación de los citados comunales supervivientes

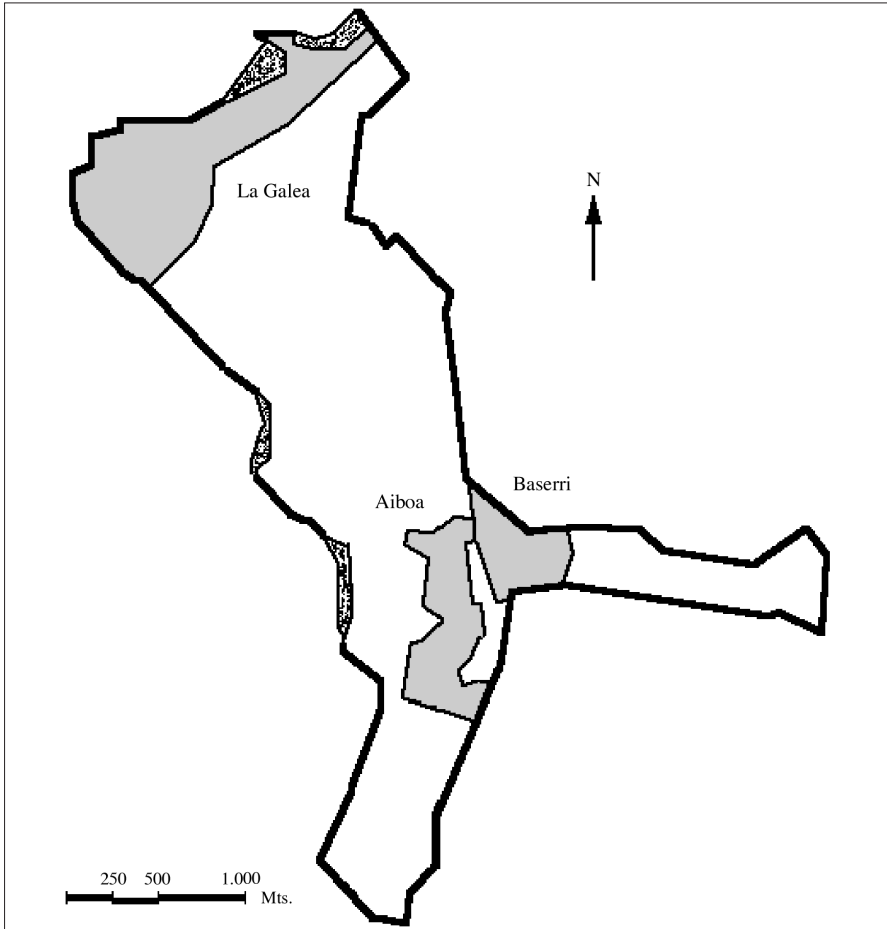
²⁴⁶ Distintos datos sobre esta finca en A.H.P.V., Hacienda, H-234.

²⁴⁷ La primera solicitud de declaración de excepción de bienes de aprovechamiento común, con una declaración razonada y detallada para cada caso se practicó en febrero de 1863, e incluía un gran número de fincas, pero sólo tuvo éxito para los montes de Aiboa, Baserri y La Galea, que se mantuvieron desde entonces en todos los expedientes de excepción en la desamortización, justificado por su utilidad a los agricultores locales como pastos y otros usos. A.H.P.V., Hacienda, H-233.

²⁴⁸ También en las cifras nacionales recogidas por Simón Segura se aprecia un repunte en el volumen de ventas durante 1892 y 1893, desde cifras en torno a los 25 millones de reales anuales en 1878-82 y 1887-91, hasta los cerca de 75 millones en 1892 y 1893. De cualquier forma, insignificante en comparación con lo desamortizado de 1858 a 1875. F. SIMÓN SEGURA, *La desamortización española ...*, op. cit., gráfico intercalado entre pp. 242-243.

FIGURA 4.9.

Situación de los terrenos de La Galea, Aiboa y Baserri



Fuente: R.P.T.B.

de Aiboa, Galea y Baserri, el Ayuntamiento interpuso todos los recursos a su alcance, pero el Gobierno no parecía dispuesto a escuchar sus razonamientos. En 1893 se decidió realizar el peritaje, y la subasta quedó fijada para el 3 de julio de 1894²⁴⁹.

²⁴⁹ La medición de las fincas y realización del plano de deslindes fueron confeccionadas por el arquitecto municipal Eladio Iturria y el agrimensor del Estado José Hernando, en febrero de 1894. A.F.B., Fondo Administrativo, Obras Públicas, RA-DC-2864.04; y A.H.P.V., Hacienda, H-234 (Antecedentes de la subasta del monte Aiboa en Guecho).

El Ayuntamiento llegó a comisionar al alcalde (Santiago Diliz) en Madrid, para que interviniera directamente ante los órganos competentes, buscara el apoyo de los políticos y personajes vizcaínos influyentes en la Corte, e incluso considerar las posibilidades de pujar en la subasta a nombre de la Anteiglesia, pero todo resultó inútil y la venta se hizo efectiva²⁵⁰.

TABLA 4.5.
Medidas y valor de los terrenos desamortizados en 1894

	Superf. (m ²)	Tasac. (ptas.)	Valor (ptas.)	Valor/sup. (ptas./m ²)	Tasac./m ² (ptas./m ²)
Praderas de La Galea	1.571.500	157.150	157.150	0,10	0,10
Argomales y Eriales de Aiboa	440.700	66.150	104.500	0,24	0,15
Vegas y Juncales del Baserri	246.430	18.482	18.843	0,08	0,07
Total	2.258.630	241.782	280.493	0,12	0,11

Fuente: R.P.T.B.

La Galea constituía la mayor finca del municipio, 157 hectáreas en coto cerrado dedicado a pastizales, entre los acantilados marítimos que se prolongaban hasta las campas de Azkorri en el límite con el término de Sopelana, y las propiedades agrícolas de los caseríos de Andramari.

Se encontraba inmersa en un área plenamente agrícola, separada de los núcleos urbanos y de las principales vías de comunicación. Su nuevo propietario edificó una casa de campo y diversas instalaciones complementarias y no se llegaron a plantear promociones inmobiliarias significativas hasta la segunda mitad del siglo XX²⁵¹.

²⁵⁰ En la prolija correspondencia cruzada durante este periodo entre el alcalde y las oficinas municipales se citan expresamente el apoyo solicitado a Víctor Chávarri, Cosme Echevarrieta, Federico Solaegui y el marqués de Urquijo. La justificación del fracaso en los términos expresados por el propio alcalde Diliz fue: «[...] creemos que difícilmente podremos hacernos con ellos por cuanto el gobierno se muestra en condiciones excepcionales de falta de dinero y al mismo tiempo, es más que probable que la persona o personas que se hayan quedado con ellos sean influyentes [...]». Como veremos al considerar los compradores finales de estas fincas, una apreciación muy correcta. A.H.M.G., Carp. 52, Leg. 5.

²⁵¹ El comprador de esta finca —José María Martínez de las Rivas— y su familia, además de la casa principal y las secundarias, construyeron a principios del siglo XX un aeródromo y sus hangares. En 1962 se trasladaron allí las instalaciones de un elitista club de golf, unido a diversas urbanizaciones unifamiliares. J. R. de la Rica (coor.), *Real Sociedad de Golf de Neguri, 1911-1986. Los primeros setenta y cinco años*, RSGN, Bilbao, 1986. La historia registral de esta finca en R.P.T.B., Libros de Getxo, Finca 1115, Libro 29, fols. 212-218v; Libro 76, fols. 201-204v. Libro 85, fols. 20-23v; y Libro 90, fol. 117.

Las vegas y juncales del Baserri constituían unos terrenos húmedos y en parte pantanosos en la confluencia del arroyo de Larrañazubi con el río Gobela, y colindantes con el término municipal de Leioa. Fue el más reducido de los comunales de Getxo subastados en julio de 1894 y el que presentaba más dificultades para su aprovechamiento, incluso agrícola. Su adquisición por Víctor Chávarri Salazar sólo se entiende en relación con la compra en la misma subasta desamortizadora del gran comunal de Artaza en el municipio de Leioa, y con el probable interés de Chávarri por la cercana finca de Aiboa²⁵². Esta finca no tuvo trascendencia urbanística alguna²⁵³.

Los eriales y argomales de Aiboa, con sus cuarenta y cuatro hectáreas, se componían de dos terrenos bien diferenciados. El núcleo central de la propiedad lo constituía un monte arenoso, llamado propiamente Aiboa, y también Arechetaurre. Bordeándolo por los lados norte, este y sudeste se abrían las vegas bajas del río Gobela entre Fadura y La Avanzada, por donde lindaba con los juncales de Crezalzu, y los arenales vendidos por el Estado en 1867 y 1868. Limitaba además en varios puntos con el municipio de Leioa, concretamente con la finca Artaza. Por la zona alta, al noroeste, una serie de propiedades particulares, y las vías recién trazadas del ferrocarril de Las Arenas a Plentzia, lo separaban de la zona del plano de solares de Alangoeta²⁵⁴.

Su consideración de comunal quedó en entredicho, ya que el Ayuntamiento había ido arrendando distintas porciones para aprovechar las explotaciones (canteras) de piedra, arena y arcilla que contenía²⁵⁵. La finca de Aiboa, al contrario de las otras dos desamortizadas en 1894, sí que fue escenario de una destacada actividad urbanística y promocional, sobre todo tras su adquisición en 1902 por los fundadores de la Sociedad de Terrenos de Neguri.

La demanda sobre estas fincas, como en los anteriores casos de grandes lotes sin división, fue muy limitada. El remate tanto de Baserri como de La Galea repitieron prácticamente el valor de tasación. Sólo en Aiboa el valor del remate significó un 58% por encima del de tasación. También fue Aiboa la finca que alcanzó un valor por superficie más alto, aunque este fue sólo de 0,24 ptas./metro cuadrado²⁵⁶.

²⁵² Esta finca de Leioa y la relación de su compra con los comunales de Getxo serán comentadas al tratar de los compradores de la desamortización en este mismo capítulo.

²⁵³ En la descripción para la subasta el 17% de sus 24,6 hectáreas se consideraban vegas a orillas del Gobela, y el resto juncales para pastos. La localización de esta finca en el registro de la Propiedad es: R.P.T.B., Libros de Getxo, Finca 1136, Libro 30, fols. 96-100v y Libro 50, fols. 33-39v.

²⁵⁴ La formación de la finca matriz y las incidencias sufridas hasta 1904 en R.P.T.B., Libros de Getxo, Finca 1120, Libro 29, fols. 246-250v; Libro 39, fols. 66-67.

²⁵⁵ Así quedó demostrado en el expediente de desamortización, en las reclamaciones de los concesionarios de esos aprovechamientos, y las quejas de los nuevos propietarios entre 1894 y 1896. A.H.P.V., Hacienda, H-234.

²⁵⁶ El grupo ganador de la subasta ejerció una puja perfectamente calculada, resultando ganador tanto de la realizada en Bilbao, por el precio de 102.105 ptas., como de la de Madrid. A.H.P.V., Hacienda, H-234.

Y es que a pesar de que Aioa concitó un interés superior por parte de los compradores —lógico dada su situación y enormes expectativas de revalorización que se demostrarían en pocos años— vuelve a manifestarse el hecho de que la venta en grandes lotes practicada por el Estado alejaba necesariamente a muchos de los posibles interesados de tratarse de porciones más reducidas. Por establecer una comparación directa, el mismo valor por metro cuadrado de Aioa fue ligeramente inferior a la media de las diez hectáreas de los terrenos de Comporte-Lexarretas subastados en cinco porciones entre 1867 y 1888, pese al tiempo transcurrido, a tratarse de parcelas colindantes, y además de menor calidad que Aioa.

Si comparamos esta venta con la de los solares de Alangoeta, subastados nada menos que treinta años antes, y sin contar la devaluación de los valores monetarios en una fecha y otra, las cifras resultantes son bien elocuentes. Así, con las 157.150 ptas. necesarias en 1894 para adquirir las ciento cincuenta y siete hectáreas de La Galea, en 1863 y al precio medio efectivamente pagado de 10,9 ptas./m² en los solares, sólo se hubiesen podido comprar 14.391 m² en Alangoeta, o lo que es lo mismo, no habría alcanzado para quince parcelas.

La liquidación de estas fincas completó el proceso de la desamortización en Getxo. Aunque entre 1900 y 1924 todavía el Estado vendió pequeños terrenos en Getxo, difícilmente pueden interpretarse dentro de la misma dinámica²⁵⁷.

4.4. Las Ventas: Visión de conjunto

La disposición de los terrenos vendidos demuestra las presiones vendedoras del Estado y la escasa capacidad de maniobra del ayuntamiento de Getxo. Se vende todo lo posible, y el Estado sólo respeta los comunales que quedaron estrictamente insertos en las condiciones de excepción vigentes²⁵⁸.

La cifras finales de la desamortización en el municipio de Getxo son bien elocuentes en lo que respecta a la importancia de este proceso en el ámbito local de estudio. Los cálculos (tabla 4.6.) arrojan la cifra de trescientas cuarenta y seis hectáreas efectivamente vendidas por el Estado en Getxo como Propios del Municipio o del mismo Estado. Pero a éstas, deben añadirse los terrenos dedicados a calles y servicios públicos no comprendidos en la contabilidad de las ventas. El resultado es que un espacio de unas cuatrocientas hectáreas se vio afectada por las medidas desamortizadoras, un 35% de todo el término municipal.

²⁵⁷ En realidad, se trató sólo de los escarpes de acantilado ganados con las obras del muelle de Arriluze, y que se vendieron a los propietarios de las parcelas colindantes en Atxekolandeta.

²⁵⁸ Sobre la tramitación del Ayuntamiento de Getxo de los expedientes de excepción por su uso comunal ininterrumpido y la utilidad para los vecinos ver: A.H.P.V., Hacienda, H-233.

Las ciento treinta y cinco fincas resultantes tuvieron una superficie media de 25.634 m². y se pagaron a un valor superficial medio de 0,28 ptas./m². Pero estos datos son muy poco representativos, dadas las diferencias internas que ocultan y teniendo en cuenta su prolongación durante unos cuarenta años.

TABLA 4.6.

Distribución anual de las ventas realizadas durante la desamortización en Getxo 1856-1924

Años	Fincas	Superf (m ²)	Tasac. (ptas.)	Valor (ptas.)	Tas./m ² (pts/m ²)	Valor/m ² (pts/m ²)
1856	2	280.209	4.806	40.250	0,02	0,14
1860	1	2.661	553	1.875	0,21	0,70
1863	45	57.754	51.425	449.407	0,89	7,78
1864	1	2.269	1.134	1.134	0,50	0,50
1865	41	89.279	28.078	90.917	0,31	1,02
1867	16	405.199	24.155	31.580	0,06	0,08
1868	4	330.996	3.227	4.052	0,01	0,01
1870	2	1.678	424	424	0,25	0,25
1873	2	5.819	3.817	3.817	0,66	0,66
1878	9	8.659	20.469	61.638	2,36	7,12
1879	1	1.689	338	488	0,20	0,29
1888	1	10.535	2.634	4.780	0,25	0,45
1894	3	2.258.630	241.782	280.493	0,11	0,12
post.1900	7	5.173	—	5.702	—	1,10
Total	135	3.460.550	382.842	976.557	0,11	0,28

Fuente: R.P.T.B.

La cronología general del proceso demuestra que los años en los que el número de fincas vendidas es mayor (1863 y 1865), la superficie correspondiente suele ser relativamente reducida, y los valores de los remates aumentan espectacularmente. La justificación de este efecto ya ha sido enunciada con anterioridad. El tamaño de las fincas subastadas y las condiciones particulares de cada una de ellas fue un elemento trascendental en el valor alcanzado, hasta modificar absolutamente sus resultados.

Por ello, vuelve a resultar mucho más clarificador el estudio de las cifras desglosadas por las promociones o grupos homogéneos que fueron formando para su enajenación.

TABLA 4.7.

**Distribución por grupos de las ventas realizadas
durante la desamortización en Getxo 1856-1924**

	Fincas	Super. (m ²)	Tasac. (ptas.)	Valor (ptas.)	Tasac/ super. (ptas./m ²)	Valor/ super. (ptas./m ²)
Lamiako	1	280.083	2.502	35.250	0,01	0,13
Sueltas 1856-60	2	2.787	2.857	6.875	1,03	2,47
Alangoeta	53	57.118	70.005	488.493	1,23	8,55
Las Arenas	40	35.051	26.991	89.830	0,77	2,56
Arenales y Juncales	7	718.331	16.946	18.021	0,02	0,03
Otros 1863-88	22	103.380	21.759	51.893	0,21	0,50
La Galea	1	1.571.500	157.150	157.150	0,10	0,10
Aiboa	1	440.700	66.150	104.500	0,15	0,24
Baserri	1	246.430	18.482	18.843	0,07	0,08
post. 1900	7	5.173	—	5.702	—	1,10
Total	135	3.460.550	382.842	976.557	0,11	0,28

Fuente: R.P.T.B.

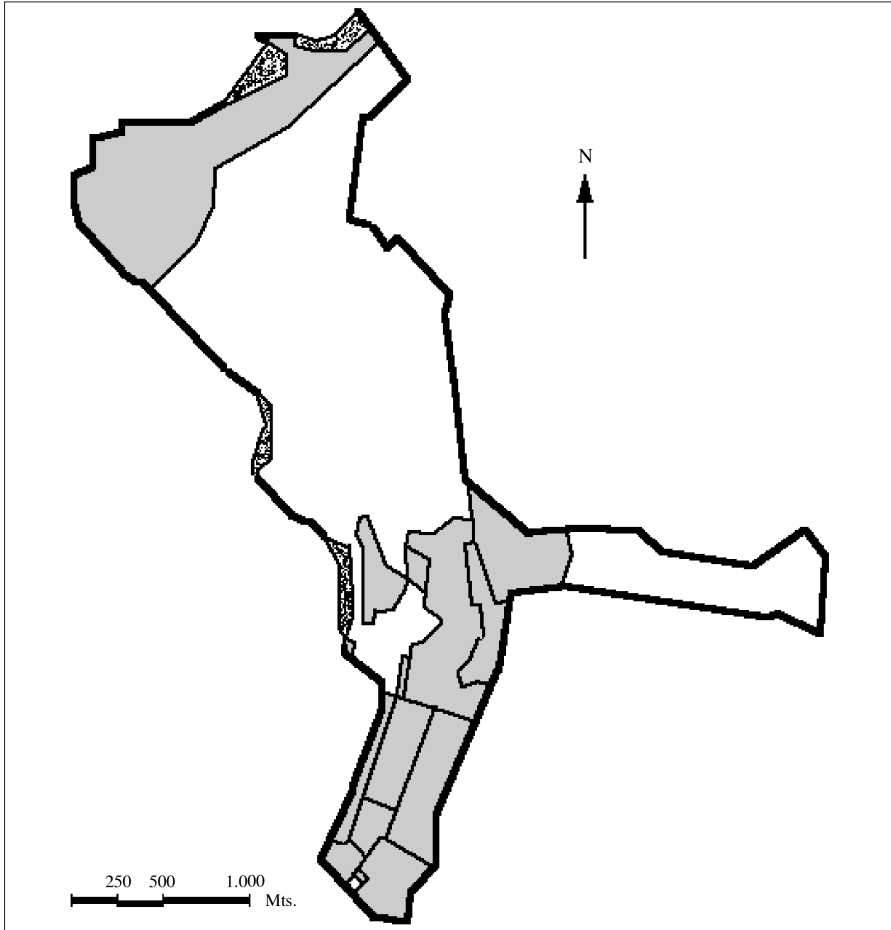
De estos datos sí se pueden establecer otro tipo de conclusiones. En primer lugar, y desde una perspectiva general, demuestra fehacientemente la repetida relación inversa entre tamaño de las fincas y valor del remate.

No existe en ningún caso correspondencia equilibrada entre superficie y valor. El enorme desequilibrio producido por los solares de Alangoeta, que con un 1,65% de la superficie acapararon el 50% del montante total, no dejan margen para los demás grupos de fincas en este aspecto. Lo mismo puede decirse del valor medio por metro cuadrado, en el que sólo Alangoeta, los solares de Las Arenas y los lotes de tamaño medio vendidos de 1863 a 1867 en La Avanzada, Aiboa-Zabalecopozo y Aiboa-Comporte —ya que los demás son fincas absolutamente marginales— se encuentran por encima de la media general.

De la comparación entre las fincas de gran tamaño destaca por encima de todo el altísimo valor conseguido por las marismas de Lamiako. Sus 0,13 ptas./m² adquieren su verdadero significado al considerarlo junto a los 0,03 ptas./m² de media en los arenales y juncales colindantes, o los 0,10 y 0,08 ptas./m² de La Galea y de Baserri. Sin olvidar que, a diferencia de las demás, Lamiako necesitaba considerables inversiones previas de saneamiento, y que el tiempo transcurrido —los casi cuarenta años que median entre 1856 y 1894— no sólo distorsiona el valor efectivo del dinero pagado, sino que corresponden a dos momentos absolutamente distintos en la capacidad financiera y económica de Bilbao.

FIGURA 4.10.

Situación General de los terrenos desamortizados en Getxo (1856-1894)



Fuente: R.P.T.B.

Comparando los datos globales de Getxo con los del único trabajo que contempla con rigor la operación desamortizadora de comunales en Vizcaya, el ya mencionado de Arantza Gogeaskoetxea²⁵⁹, vemos como esta auto-

²⁵⁹ A. GOGASKOETXEA, *Los montes comunales...*, *op. cit.*, El estudio de la desamortización ocupa el capítulo 6.º, pp. 285-317. Debo agradecer a esta autora sus aclaraciones sobre el origen y características de los datos sobre la desamortización manejados en su tesis, y que me facilitara amablemente la documentación de los Boletines.

ra, en base a la contabilidad del *Boletín Oficial de la Provincia de Vizcaya*, localiza un total de 983.990 m² enajenados en el mismo periodo 1863-1888 en la Merindad de Busturia²⁶⁰. La Merindad de Busturia considerada en este trabajo comprendía una superficie de 394 km², distribuidos en treinta municipios, frente a los 11,6 km² del municipio de Getxo. Esta superficie se tasó en 328.115 rs. y se remató en 650.850 rs. (respectivamente equivalían a 82.028,75 y 162.712,5 pesetas) muy por debajo de los valores alcanzados en Getxo, donde además el remate supuso una media de incremento del 379% respecto a la tasación, frente al 98% de Busturia.

Las cifras generales aportadas para la provincia de Vizcaya recogen solamente la venta de ochocientos siete hectáreas, rematadas en 15.602.205 reales. De ellos el 85% —13.870.785 reales— corresponderían a solares de edificación, localizados principalmente en el Campo Volantín de Begoña y en Getxo²⁶¹. Por otra parte, esta cifra se asemeja a la manejada por Simón Segura en sus evaluaciones nacionales de la desamortización, que reseña entre 1858 y 1867 la subasta en Vizcaya de seiscientos diecisiete fincas rústicas y sesenta y siete urbanas, rematadas en 14.762.261 reales (1.476.226,156 escudos)²⁶².

Cualquier evaluación de la desamortización en Vizcaya, y en general en todo el País Vasco, no puede más que ser provisional, hasta que estudios específicos aborden definitivamente esta cuestión²⁶³. De momento, y con las reservas que deben plantearse hasta disponer de un marco de referencia sólido, me limito a señalar la especificidad y relevancia relativa del caso de Getxo considerado en el contexto de Vizcaya.

²⁶⁰ Como ella misma explica, se trata de una cifra extremadamente reducida producto de la suma de las fincas que en los Boletines ha podido contrastar la presencia de los valores de tasación para la subasta y del remate efectivo. Más adelante consigna las fincas de la que sólo conocía su tasación y sumaban 15.846.904 m² en la Merindad de Busturia. A. GOGASKOETXEA, *Los montes comunales ...*, *op. cit.*, pp. 312-314.

²⁶¹ La limitada validez de estas cifras es ya criticada y comentada por la propia autora: A. GOGASKOETXEA, *Los montes comunales ...*, *op. cit.*, pp. 308-309.

²⁶² Desgraciadamente, y prescindiendo de la fiabilidad de la fuente en que se basan, no he podido tomar referencias de este autor, ya que los cuadros publicados manifiestan errores evidentes en cuanto a los cálculos de Vizcaya. Así, la cantidad señalada como total general de la desamortización en Vizcaya entre 1858 y 1867, los mencionados 1.476.226 escudos, es superior a las 2.854.390 pesetas que aparecen como «Volumen de la Desamortización de 1859 a 1895». F. SIMÓN SEGURA, *La desamortización española ...*, *op. cit.*, pp. 244-251 y 261.

Una nueva evaluación genérica del volumen territorial afectado por la desamortización en J. GARCÍA PÉREZ, «Efectos de la desamortización sobre la propiedad y los cultivos», en G. RUEDA (ed.), *La desamortización en la Península Ibérica*, Ayer, 9, Madrid, 1993, pp. 105-173, ver pp. 118-124.

²⁶³ M. A. SÁNCHEZ GÓMEZ, «La desamortización en el norte ...», al referirse a Vizcaya (pp. 196-197) se limita a reproducir las cifras de Simón Segura.

Los beneficiarios de la desamortización civil

La desequilibrada distribución temporal y superficial de las ventas de la desamortización en Getxo tiene su reflejo directo en el grupo de los compradores. Sin ninguna duda, hay un rasgo que destaca sobre todos los demás: la concentración de grandes superficies en muy pocas manos, producto de la organización de las subastas en lotes de enormes dimensiones, sobre todo para los parámetros de Vizcaya.

Entre 1856 y 1894 se subastaron en Getxo ciento veintiocho fincas, lo que sitúa la media superficial por finca en 2,7 hectáreas. Por su parte, los compradores finales fueron sólo cincuenta y siete, por lo que cada uno le correspondió un promedio de seis hectáreas. Resultando imposible establecer comparaciones sólidas con lo ocurrido en el resto de Vizcaya, las referencias de la limítrofe Cantabria ofrecen en esta región una media por finca desamortizada durante el periodo 1859-1889 de 0,25 hectárea, y una superficie por comprador de una hectárea²⁶⁴.

Por lo tanto, todo lleva a considerar que se trataba de cifras muy altas para los términos de la estructura de la propiedad en Vizcaya. Pero, además, aunque se venden como terrenos rústicos, quedaba muy claro que su destino pasaba la conversión en solares urbanos, inmediata en el caso de los parcelados bajo un plano, y a medio plazo en los demás²⁶⁵.

²⁶⁴ Datos extraídos de M. A. SÁNCHEZ GÓMEZ «La desamortización en el norte ...», *op. cit.*, pp. 206-208. De este mismo autor: M. A. SÁNCHEZ GÓMEZ, *La desamortización de Cantabria durante el siglo XIX (1800-1889)*, Ayuntamiento de Torrelavega, Torrelavega, 1994.

²⁶⁵ Esto no impide que, como se verá más adelante, durante cierto tiempo parte de los terrenos de Lamiako en Leioa, y de los arenales y juncales de Getxo fueran explotados agrícolamente, en general, como un paso intermedio hasta su definitivo saneamiento y conversión en solares. La única excepción la constituyen las parcelas de Comporte-Lexarretas y Aiboa-Zabalecopozo, aprovechadas como huertas, aunque la revalorización general consecuente al avance de la edificación terminara por convertirlas también en solares a principios del siglo XX.

La estructura de la propiedad que deriva de las compras resultó muy desequilibrada. El grupo más numeroso (el 84%) correspondía a los pequeños compradores que adquirieron fincas pequeñas (con una superficie media de mil trescientos veintitrés cuadrados), pero que pagaron los precios relativos más altos (a más de cuatro pesetas el metro cuadrado). Fueron principalmente los que adquirieron las solares ya parcelados de Las Arenas y Alangoeta, que pese a estar en un espacio aún sin desarrollar plenamente, el mercado los consideró ya urbanos, y los beneficios de su conversión de rústica a urbana quedaron en manos de la iniciativa pública que los promovía.²⁶⁶

El otro grupo destacado era el de los grandes compradores, ya que los medianos fueron prácticamente insignificantes. Se trata de un grupo extremadamente reducido (9%), pero fueron los que adquirieron las fincas mayores, y al acaparar las de esa categoría, concentraron el 94,5% de la superficie total, nada menos que trescientas veinte y seis hectáreas, a una media de sesenta y cinco hectáreas cada uno. Salvo excepciones, corresponden a los terrenos que se vendieron con un precio y consideración de rústico (en conjunto a 0,11 pesetas el metro cuadrado), y que por lo tanto, quedó en manos de los compradores la posibilidad de actuar sobre ellos, y promocionarlos para darles un valor y carácter urbano. Algunos lo hicieron, y fueron los protagonistas del proceso de urbanización vivido en la zona.

TABLA 5.1.

Estructura de las compras de fincas desamortizadas por tamaño de la superficie adquirida (1856-1894)

Intervalos (Ha.)	Num. compr.	Num. fincas	Superficie (m ²)	Valor (ptas.)	Valor/sup. (ptas./ m ²)
Más de 10 Ha.	5	25	3.265.531	362.657	0,11
De 1 a 10 Ha.	4	12	69.413	91.628	1,32
Menos de 1 Ha.	48	91	120.433	516.570	4,29
Total	57	128	3.455.377	970.855	0,28

Fuente: R.P.T.B.

Aquí se encuentra la raíz de un vuelco absoluto en la estructura de la propiedad en Getxo, dando lugar a una situación de muy poco habitual en Vizcaya, y que permitió a los beneficiados por este hecho disponer libremente de grandes superficies donde planear una política territorial independiente.

²⁶⁶ Una reflexión sobre este componente claves en los procesos de promoción inmobiliaria en un espacio urbano bastante alejado, pero con evidentes relaciones al que nos referimos, en R. MAS HERNÁNDEZ, *El barrio de Salamanca. Planeamiento y propiedad inmobiliaria en el Ensanche de Madrid*, I.E.A.L., Madrid, 1982.

Así, prácticamente se podría hablar de dos desamortizaciones paralelas con resultados contrapuestos. Al considerar exclusivamente las fincas de los grandes compradores, la superficie media resultante por finca sería de trece hectáreas, tocando a una media de sesenta y cinco hectáreas totales por cada uno de los cinco compradores. En cambio, segregando los datos de los compradores de medias y pequeñas superficies, resulta una media por finca de 0,18 hectáreas y por comprador de 0,36 hectáreas. Se trata de cifras elocuentes por sí solas.

TABLA 5.2.
**Estructura de las compras de fincas desamortizadas
por valor desembolsado (1856-1894)**

Intervalos (ptas.)	Num. Compra.	Num. fincas	Superficie (m ²)	Valor (ptas.)	Valor/sup. (ptas./ m ²)
Más de 50.000	4	25	2.656.824	402.915	0,14
De 25.000 a 49.999	6	27	24.346	229.637	9,43
De 10.000 a 24.999	15	35	656.005	215.428	0,33
Menos de 10.000	32	41	118.202	122.875	1,04
Total	57	128	3.455.377	970.855	0,28

Fuente: R.P.T.B.

Parecidos datos se extraen al considerar el capital desembolsado, aunque con menores desequilibrios. Así, la inversión media por comprador es 17.032 pesetas. En este caso los mayores inversores, aquellos que compraron por valor de más de 50.000 ptas., significaron un 41% de todo el dinero desembolsado, y acapararon casi el 77% del terreno.

Se aprecia como los valores medios por metro cuadrado bajo esta variable tampoco tienen una correspondencia tan acusada. Sobre todo, destaca el hecho de que el intervalo medio-alto que va de 25.000 a 49.999 pesetas alcance una cifra de 9,43 ptas./m², muy superior a todos los demás. Esto se explica porque buena parte de los solares de Alangoeta, los terrenos más caros, fueron adquiridos por compradores de esa categoría.

5.1. Caracterización social y origen de los compradores de la desamortización

Pese a que esta disociación entre dos grupos tan diferenciados de compradores podría llevar a pensar que la disparidad de origen en la oferta de fincas llevó a que miembros de distintos grupos sociales adecuaran su demanda ha-

cia los terrenos que entraban en sus disponibilidades económicas. Pero esto no encaja con la realidad del caso de Getxo.

La burguesía urbana, más o menos acomodada y residente mayoritariamente en Bilbao, resultó el único grupo que se benefició de la desamortización en Getxo. De los cincuenta y siete compradores registrados únicamente uno se describía como labrador y su participación en el proceso fue mínima. Los demás pertenecían todos a distintos estratos del mundo urbano.

Concretamente, más de la mitad de todos los compradores aparecen calificados dentro de las ambiguas categorías de comerciante y propietario²⁶⁷. Estos se hicieron con la propiedad de un 62% de las fincas, que contenían el 67% de la superficie enajenada. Entre ellos, las grandes fincas de reducido precio fueron adjudicadas mayoritariamente al grupo de propietarios, que sólo con una inversión que representó menos de un tercio del total lograron casi dos tercios de los terrenos. En cambio, los que se declaraban comerciantes operaron de forma inversa, adquiriendo pequeñas fincas de gran valor.

TABLA 5.3.

Origen profesional de los compradores de fincas en Getxo (1856-1894)

Categorías	N. compr.	%	N. finc.	%	Sup. (m ²)	%	Valor (ptas.)	%	Valor/sup. (ptas./m ²)
Comerciante	19	33,3	52	40,6	62.435	1,8	366.709	37,8	5,9
Propietario	11	19,3	28	21,9	2.258.139	65,3	283.652	29,2	0,1
Industrial	2	3,5	2	1,6	12.301	0,4	4.074	0,4	0,3
Prof. Liberales	5	8,8	6	4,7	8.527	0,2	38.350	3,9	4,5
Marinos	6	10,5	7	5,4	7.160	0,2	33.641	3,5	4,7
Ofic. Construc.	6	10,5	12	9,4	15.302	0,4	28.794	3,0	1,9
Servicios	3	5,3	3	2,3	2.821	0,1	29.894	3,1	10,6
Labrador	1	1,7	1	0,8	2.280	0,1	285	0,1	0,1
Sociedades	2	3,5	15	11,7	1.075.139	31,1	170.988	17,6	0,2
Desconocida	2	3,5	2	1,6	11.273	0,3	14.468	1,5	1,3
Total	57	100	128	100	3.455.377	100	970.855	100	0,3

Profesionales Liberales: arquitecto, notario, veterinario, catedrático y farmacéutico.

Marinos: se refiere a capitanes y pilotos de la marina mercante.

Oficios Construcción: cantero, albañil y carpintero.

Servicios: agentes de buques, agentes de comercio y fondista.

Fuente: R.P.T.B.

²⁶⁷ Estos calificativos eran auténticos comodines sin un contenido estricto, que muchas veces se iban intercambiando para una misma persona. De cualquier forma los he mantenido porque permiten definir aunque sea superficialmente su situación personal.

La calificación de industrial aparece en muy pocos casos, aunque más que nada por una distorsión en los criterios de calificación profesional de la época²⁶⁸. En cuanto a las sociedades representadas, se refieren a la familia Aguirre, y al grupo que ganó la subasta de Aiboa²⁶⁹. Entre las dos reunieron casi un tercio de la superficie total, estructurados de forma dominante en grandes lotes.

De esta forma, los porcentajes sumados de propietarios, comerciantes, industriales, y de las sociedades, que se podrían agrupar como *elites*, significaron un 98% de la superficie total. El escaso resto se lo distribuyeron distintos segmentos de las clases medias urbanas: profesionales liberales y de los servicios, marinos, y miembros de los oficios vinculados al sector de la construcción.

Aún más representativa resulta la consideración del lugar de residencia de los compradores. En este caso no cabe ninguna duda de que Bilbao fue el origen fundamental de los compradores y de los capitales invertidos, y que fueron bilbaínos los principales beneficiarios en el proceso de la desamortización de Getxo.

TABLA 5.4.

Lugar de residencia de los compradores de fincas en Getxo (1856-1894)

Categorías	N. comp.	%	N. finc.	%	Superficie (m ²)	%	Valor (ptas.)	%	Valor/ sup. (ptas./ m ²)
Bilbao (a)	32	56,1	78	60,9	3.023.693	87,5	739.568	76,2	0,2
Getxo	21	36,8	37	28,9	54.532	1,6	142.634	14,7	2,6
Elorrio	1	1,7	8	6,2	372.462	10,8	15.676	1,6	0,1
Fuera Vizcaya (b)	2	3,5	4	3,1	3.952	0,1	63.289	6,5	16,0
Desconocida	1	1,7	1	0,8	738	0,1	9.688	1,0	13,1
Total	57	100	128	100	3.455.377	100	970.855	100	0,3

(a) Incluye también a los residentes de Abando.

(b) Corresponde a Madrid y La Habana.

Fuente: R.P.T.B.

²⁶⁸ Se trata de un caso similar pero inverso al comentado con los calificativos de comerciante y propietario. Así, dos industriales tan relevantes como Víctor Chávarri y José María Martínez de las Rivas están incluidos como propietarios.

²⁶⁹ A lo largo de todo el apartado he considerado integradas en una única propiedad, y bajo la categoría de «sociedad», las adquisiciones de la familia Aguirre, que en realidad fueron realizadas por Máximo Aguirre y su hijo Eduardo Aguirre Labroche. La justificación estriba en la evidente unidad de concepto y continuidad en las compras, y la integración inmediata de todos los activos inmobiliarios de la familia en la sociedad «Viuda e Hijos de Máximo Aguirre» creada ex profeso para dirigir las promociones. En cuanto a los compradores de Aiboa en 1894 no llegaron a actuar estrictamente como una sociedad constituida. Más bien se trataba de un «pool» de pequeños empresarios y profesionales unidos para la operación. Sus componentes eran Matías Romo (industrial joyero), Ignacio Ituarte (latonero), Francisco Irigoyen (confitero) y Francisco Ciriaco Menchaca (maestro de obra), los tres primeros de Bilbao y el último de Getxo.

Realmente, los datos manifiestan una auténtica apropiación del espacio de la Anteiglesia por compradores foráneos. Los vecinos de Bilbao eran la mayoría, pero además acapararon más de un 87% de la superficie enajenada. Tomaron posiciones dominantes en todas las promociones planteadas a lo largo del tiempo, pero de forma especialmente determinante en las áreas más alejadas del casco urbano tradicional de Algorta, esto es, en todos los arenales que comenzaban en La Avanzada.

Las mismas cifras de Elorrio, que aparentan una relativa incoherencia, se podrían añadir en realidad a las de Bilbao. Corresponden a un único comprador que acumuló importantes adquisiciones, José Niceto Urquizu, propietario rural, senador, y Diputado General de Vizcaya durante el periodo 1864-1866²⁷⁰. Urquizu hizo adquisiciones exclusivamente de arenales y solares de Las Arenas, alcanzando a título personal un 10% de los terrenos vendidos por medio de una inversión muy limitada, de poco más de 15.000 ptas.

Como puede apreciarse las fincas de Getxo no atrajeron la atención de los compradores más allá de Vizcaya. Solamente dos personas vecindadas fuera del Señorío participaron en las subastas. Y aun ese dato resulta engañoso, ya que ambos poseían relaciones familiares y de conocimiento en la zona. Parece que la responsabilidad principal en esta falta de interés debe asignarse al desconocimiento de los terrenos, y a que únicamente dos fincas de Getxo fueran catalogadas de «mayor cuantía» entre 1856 y 1888. En cambio, durante el periodo 1864-1866 distintos inversionistas madrileños participaron activamente en el mercado inmobiliario de Getxo, pero sólo a través de las promociones de los Aguirre en Lamiako.

En cambio, los compradores del propio municipio de Getxo resultaron claramente minoritarios en todo el proceso: menos del 2% de toda la superficie desamortizada fue a parar a manos de vecinos locales. Sin embargo, ello no impide que realizaran inversiones relevantes, que se analizan a continuación.

5.2. Los compradores locales

Por consiguiente, a través de la desamortización, una buena parte del término municipal de Getxo pasaba a estar controlado desde instancias y por personas ajenas al municipio, que lo consideraban desde sus propios intereses, regidos por el prisma de los negocios de Bilbao, y a la vez desligados de cualquier condicionante interno local.

Esta situación hubiera debido suponer un choque, en cuanto que significaba una evidente ruptura en los tradicionales modos locales. Pero no lo fue tanto en definitiva por la presencia en el mismo Getxo, o más bien en Algorta,

²⁷⁰ Sobre este personaje existe una biografía en J. AGIRREAZKUENAGA, *et al.*, *Diccionario Biográfico de los Diputados Generales, Burócratas y Patricios de Bizkaia (1800-1876)*, Juntas Generales de Bizkaia, Bilbao, 1995, pp. 444-447.

de una pequeña y dinámica burguesía local, que participaba, a su escala, de una mentalidad similar a la dominante en la Villa.

Nos referimos a los comerciantes, marinos y profesionales liberales que durante las fechas en las que se planteaba la desamortización habían comenzado a participar en las parcelaciones dirigidas por el Ayuntamiento en los primeros solares de Alangoeta. Los mismos que construyeron la iglesia de San Nicolás (1854), y los edificios y servicios públicos circundantes, y que estaban alimentando la expansión del caserío algoiteño en su ascensión desde el Puerto Viejo hacia la zona de la avenida Basagoiti y plaza de San Nicolás.

Desde luego, la vía de desarrollo que hubiera resultado *natural* de acuerdo a sus limitadas posibilidades quedó truncada por la irrupción a través de la desamortización del capital y los intereses foráneos, que pasaron a articular el espacio de Getxo de acuerdo a las necesidades bilbaínas, pero algunos de ellos estuvieron en condiciones de adaptarse y acabaron integrándose en su dinámica. En ese contexto hay que situar la participación de los propios vecinos de Getxo en la desamortización de su municipio. Desde luego, tuvieron pocas oportunidades de realizar una actuación destacada.

De entre todos los compradores de terrenos desamortizados en Getxo entre 1856 y 1894 un 36% residía en el mismo Getxo, pero sus adquisiciones se limitaron en la mayoría de los casos a una única finca. La media fue de 1,7 fincas por comprador, gracias sobre todo a la actividad compradora de Diego Uribarri Egusquiza, que concurrió con fuerza en las subastas y llegó a adquirir ocho fincas, todas ellas en el plano de población de Las Arenas. Más adelante, él y sus herederos desarrollarían una actividad descollante en la promoción inmobiliaria de este barrio²⁷¹.

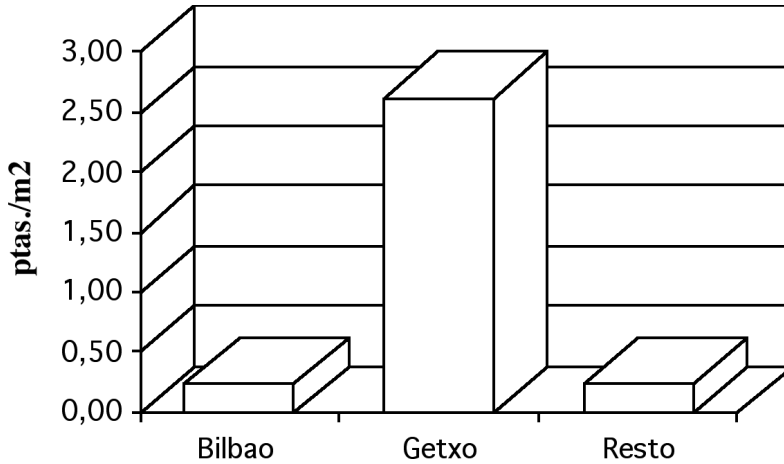
Sin embargo, ninguno de los compradores getxotarras pudo intervenir en las subastas de los grandes lotes, por lo que su participación en el total de la superficie transmitida fue sólo del 1,6%, adquiriendo la propiedad de 5,4 hectáreas. Al tratarse de terrenos vendidos a precios diez veces superiores a la media, su inversión global ascendió a una cifra bastante superior, 142.634 ptas., el 14,7% del total.

El precio medio pagado por los vecinos de Getxo resultó muy alto en comparación con el de los venidos de fuera de la Anteiglesia, pero se debe exclusivamente a que los compradores locales se restringieron a los terrenos de pequeño tamaño, y ninguno llegó a adquirir individualmente una hectárea completa. Si recordamos los datos de la tabla 5.1., veremos que la media pagada por el metro cuadrado en las adquisiciones de esa envergadura resultó de 4,3 ptas., mientras la media general de los compradores locales solo ascendió a 2,62 ptas./m². En definitiva, adquirieron en el segmento de las fincas más caras, pero se hicieron sólo con los terrenos de menor demanda de entre éstas.

²⁷¹ Las compras se integraban en un proyecto de promoción balnearia que quedó frustrada. Uribarri fue uno de los primeros residentes de Las Arenas, y su casa, que luego fue reformada y convertida en el Hotel Antolín, una de las pocas levantadas antes de la Segunda Guerra Carlista. Uribarri también fue en 1867 el primer alcalde pedáneo de Las Arenas, y alcalde de barrio desde 1869 a 1877.

GRÁFICO 5.1.

Valores medios de los terrenos según la residencia de los compradores



Fuente: R.P.T.B.

Dentro de la anteiglesia, los compradores locales realizaron sus adquisiciones en lugares muy determinados, pero dirigidos por una regla general: menor presencia según aumenta la lejanía del núcleo urbano de Algorta. El máximo se encuentra, sin duda, en la zona de Alangoeta: catorce de sus cincuenta y

TABLA 5.5.

Distribución espacial de las adquisiciones de compradores locales.

Promociones	Compradores	Núm. Fincas	Superficie (m ²)	Valor (ptas.)
Alangoeta	12	14	13.033	89.881
Aioa-Zabalecopozo	6	9	13.578	6.341
Comporte	1	1	8.779	1.264
La Avanzada	2	2	5.494	14.746
Arenales y Juncas	1	1	5.400	1.930
Plan de Las Arenas	2	9	8.122	23.472
Las Arenas-Suelto	1	1	126	5.000
Total	21	37	54.532	142.634

* La suma no coincide porque cinco de ellos hicieron compras en más de una zona.

Fuente: R.P.T.B.

tres solares quedaron en manos locales. Estos representan cerca del 23% de la superficie enajenada por medio del plano de población. Para su adquisición invirtieron 89.881 ptas., casi dos terceras partes de todo el dinero de getxotarras empleado en la compra de fincas desamortizadas en la anteiglesia.

A continuación se encuentran las zonas limítrofes de Aiboa-Zabalecopozo, Comporte y La Avanzada, con menores desembolsos económicos pero donde consiguieron posiciones de cierta relevancia.

Por el contrario, una vez traspasada la *frontera* que suponía la colina de La Avanzada, su presencia se hacía poco más que testimonial, atemperada únicamente por los ocho solares de Las Arenas adquiridos por Uribarri. Resulta significativo que únicamente cuatro vecinos de Getxo participaron en las ventas del área que puede denominarse *Las Arenas*.

5.3. Posición ante las compras

5.3.1. *La cuestión de los testaferros*

Un aspecto que suele dar lugar a múltiples problemas en las monografías sobre la desamortización es el papel de los testaferros, o personas interpuestas que ganaban las subastas actuando a cuenta de otra persona o con el ánimo exclusivo de revenderlas inmediatamente, testaferros profesionales o puramente especuladores.

La fuente registral que sirve de base a este estudio tiene la ventaja de permitir un seguimiento completo de la propiedad y circunstancias inmediatas de cada finca. Por lo tanto, los datos presentados han sido siempre referidos a compradores *reales* que ejecutaron el remate, y pagaron al menos el primer plazo²⁷². Pero los compradores interpuestos fueron relativamente frecuentes en las subastas de Getxo, llegando a detectarse la presencia de veintidós de estos intermediarios, con participaciones desde una a ocho fincas.

En términos globales, nada menos que en un tercio de las fincas desamortizadas quien aparece como ganador de la subasta resultó no ser el comprador real. Entre ellas las encontramos de todos los tipos, pero al incluir varias de las más grandes, la superficie obtenida mediante intermediarios ascendió hasta doscientas veintitrés hectáreas, un 64% del total. Son cifras que hablan bien a las claras de la importancia de este fenómeno, que se debe tener especialmente en consideración al tratar fuentes como los Boletines, que no permiten distinguirlos.

Entre los que actuaban como compradores a cargo de otra persona, el caso más frecuente era que se tratara de una operación puntual, o a lo sumo dos en

²⁷² Un interesante comentario genérico sobre la problemática de los testaferros en G. RUEDA, *La desamortización de Mendizábal y...*, *op. cit.*, . pp. 176-178

el mismo día y para un mismo beneficiado. Se encuentran ejemplos de testaferos que en la misma u otras subastas adquirieron realmente otras fincas a título personal, a veces incluso con otro testaferro interpuesto. En el extremo contrario, cuatro de estos compradores a cuenta de otro realizaron adquisiciones múltiples, de entre cinco y ocho fincas, acumulando entre ellos más de la mitad de las parcelas incluidas en esta categoría²⁷³.

En el caso de las grandes fincas, cuya adquisición el futuro propietario interesado solía tener planeada con gran antelación, se presentan casos espectaculares pero que parecen ser habituales en todo el proceso desamortizador.

Así, cuando Máximo Aguirre compró la marisma de Lamiako estuvo presente, aunque sin pujar, en la subasta de Bilbao, ya que avaló al final el remate efectuado por su agente. Sin embargo, en la que se celebraba simultáneamente en Vitoria la finca alcanzó un precio superior, problema eliminado gracias a que el rematante de Vitoria también pujaba para el señor Aguirre²⁷⁴.

Lo mismo puede aplicarse a las fincas de La Galea y Baserri rematadas en 1894 por José María Martínez Rivas y Víctor Chávarri, aunque en este caso la valoración de las fincas hizo que las subastas se celebraran en Bilbao y Madrid. Otro caso significativo es el de Eduardo Aguirre, hijo de Máximo, que concentra casi todas las posibilidades: adquirió distintos arenales y juncales directamente, pero de los diez solares del plano de edificación de Las Arenas que compró de forma simultánea, dos lo fueron a su nombre y ocho por medio de un intermediario.

Los solares de edificación, subastados en grupos de diez o más en el mismo día, fueron el territorio más habitual de los testaferos. Resultaron ganadores de diecisiete de los cuarenta solares de Las Arenas, y de quince de los cincuenta y tres de Alangoeta.

5.3.2. *¿Inversión o especulación?*

La actitud dominante entre los compradores de terrenos desamortizados en Getxo parece ser la de inversión más que la especuladora. El análisis de la evolución de las fincas subastadas a lo largo de tiempo es muy sencillo de realizar con una fuente como el Registro de la Propiedad Territorial, pese a que también presente diversos problemas.

²⁷³ Tres de ellos —José Careaga, José María Gondra y Juan Ángel Goyoaga— no tuvieron más vinculación con Getxo, y actuaron a cuenta directa de un único comprador foráneo: Eduardo Aguirre, José Niceto Urquizu, e Isidra Careaga (viuda de Echevarria), respectivamente. El cuarto era el notario local, José Manuel Sarria, que actuó por cuenta de varias personas ligadas a los negocios locales, y también para él mismo a título personal.

²⁷⁴ El expediente de esta finca, incluyendo el acta de la subasta bilbaína, en A.H.P.A., Hacienda —Desamortización—, Expedientes de Desamortización, Legajo 18 Exp. s/n.

Uno de ellos, y además imposible de identificar, es la eventualidad de que los ciclos de transmisiones puramente especulativos quedaran sin registrar, realizándose sólo contratos privados hasta que la adquisición fuera firme. A pesar de esto, creemos que puede resultar esclarecedor practicar una aproximación a empleo que se hizo de las nuevas propiedades durante los primeros veinte años inmediatos a su adquisición, teniendo también en cuenta el parón en todo tipo de operaciones por causa de la segunda guerra carlista (1873-1876).

Para ello hemos distribuido las fincas en dos grandes grupos de acuerdo a su tamaño, y las consideramos por separado. Por un lado las diez mayores, que normalmente debían forzar la realización de lotificaciones para darles un uso urbano, y por otro las ciento dieciocho restantes, sobre las que se podía operar directamente.

Lógicamente, las primeras dieron lugar a actuaciones muy complejas y diversificadas, entre las que se encuentran tanto promociones planificadas en parcelas, como retenciones de grandes superficies durante periodos prolongados, y liquidaciones en grandes lotes sin un concepto de gestión territorial definido. Las únicas operaciones dudosas son las ventas a *precio de amigo* que los Aguirre hicieron en los arenales a favor de Urquizu, y la transmisión de la finca de Aiboa²⁷⁵.

En el caso de Aiboa, desconocemos cual era la intención del grupo adquirente. Durante los años inmediatos a la subasta de 1894 sumaron a la finca matriz original otras más pequeñas colindantes, y vendieron también algunas parcelas²⁷⁶. En 1902 esa propiedad, en la que había invertido un desembolso declarado de 113.207 pesetas, fue vendida al grupo fundador de la Sociedad de Terrenos de Neguri por 333.333 pesetas²⁷⁷. Desde luego, un negocio redondo. Así, el grupo de la Sociedad de Terrenos de Neguri fue quien realmente realizó la inversión más voluminosa para adquirir terrenos en Getxo durante todo el periodo.

En cuanto a las restantes, lo primero que destaca es que sólo se registraron cinco ventas inmediatas a la adquisición. Además, la mayoría realizadas por propietarios que habían comprado otras parcelas de las que no se deshicieron. Por lo tanto, parece tratarse más de conseguir un beneficio puntual ante una oferta interesante que de una actitud puramente especuladora.

Tras hacer un seguimiento a las inscripciones de todas esas fincas, durante un periodo largo, de veinte años a partir de su aparición, el resultado demuestra que la situación dominante fue de gran estabilidad en la propiedad. De las

²⁷⁵ Las operaciones de los Aguirre se analizarán más adelante.

²⁷⁶ Concretamente para ampliar la propiedad *Campos Elíseos* o *Casa Barco* de Félix Chávatri, y al Estado para la construcción de un polvorín junto al *Fuerte Canteras*.

²⁷⁷ La transmisión se escrituró ante el notario José Martínez Carande el 29 de diciembre de 1902. Los datos registrales de la finca matriz original: R.P.T.B., Libros de Getxo, Finca 1120, Libro 29, fols. 246-250v y Libro 39, fols. 66-67.

ciento dieciocho fincas consideradas, cuarenta y cinco (el 38%) no sufrieron ninguna operación que comportara traspaso de propiedad durante todos esos años, permaneciendo en manos de sus compradores originales o sus familiares²⁷⁸.

Entre las que sí cambiaron de propietario, lo más frecuente fue que lo hicieran una única vez (30%), quedando el tercio restante para las que pasaron dos (18%) o más (12%) transmisiones. Estos porcentajes se mantienen en cifras bastante similares en todos los grupos de fincas consideradas. Sólo en los solares de Las Arenas se puede observar una permanencia algo menos acusada, con un 55% de las fincas que no se traspasaron o lo hicieron sólo una vez. Una parte relativamente importante de estas transmisiones lo fueron a través de subastas judiciales como conclusión de quiebras de los propietarios, que resultaron especialmente frecuentes durante el periodo 1867-1872²⁷⁹.

La misma idea de ausencia de improvisación en las adquisiciones se puede extraer de la consideración de las construcciones levantadas en las parcelas desamortizadas. Así, treinta y cinco de ellas vieron levantarse edificaciones durante el periodo considerado, la mayoría insertas en el plan de solares de Alangoeta (17) o Las Arenas (12).

En este aspecto sí que se observa comportamiento diferenciados entre las dos áreas con plan de edificación. En Alangoeta la edificación se había consolidado antes del ciclo de perturbaciones políticas y militares que comenzaron en 1868. En cambio, muy pocas casas de Las Arenas llegaron a levantarse antes de ese periodo, observando un impulso concluyente durante los años inmediatos a 1876.

Todo ello no impide la presencia alrededor de la desamortización de alguna operación especialmente llamativa. Uno de los casos más sintomáticos fue el de Manuel Zalduondo, un pequeño comerciante de Algorta que resulta un perfecto ejemplo de operación especulativa de cronología corta. El llevarse en una subasta (solicitada por los Aguirre) unos terrenos (7.342 m²) que habían quedado sin delimitar en las subastas de 1865-68, y que además estaban junto al propio Balneario Aguirre, sólo pueden comprenderse desde la perspectiva de un pago indirecto de esta familia por algún favor imposible de determinar. Esa privilegiada situación de los terrenos adquiridos le permitieron venderlos al cabo de menos de siete años, por un valor dieciocho veces mayor de lo que pagó en 1873²⁸⁰.

²⁷⁸ Por supuesto, nos referimos a todas las modalidades de compraventa, excluyendo las transmisiones hereditarias y donaciones dentro de la misma familia.

²⁷⁹ En el Registro de la Propiedad Territorial se inscribieron diecisiete de estos procesos en los años inmediatos a la desamortización, y ello sin considerar los que dieron lugar a declaración de quiebra sin completar la adjudicación por el Estado, que llevaban a una nueva subasta desamortizadora.

²⁸⁰ En R.P.T.B., Libros de Getxo, Finca 528, Libro 8, fols. 26-28v.

5.4. La conformación de una nueva gran propiedad territorial

En definitiva, la desamortización posibilitó la configuración de una nueva estructura de la propiedad territorial caracterizada por un alto nivel de concentración. Unos pocos grandes compradores monopolizaron la mayor parte de las superficies sacadas a subasta, constituyendo un nuevo bloque de la propiedad, vinculado completamente al capital de Bilbao. Los criterios de rentabilidad y libertad de disposición que determinaban su conducta ante los negocios comerciales, financieros o industriales, y las necesidades originadas en un Bilbao en continua expansión, pasaron a regir también su actuación sobre el territorio de Getxo.

TABLA 5.6.

Principales compradores particulares de la desamortización en Getxo por el valor de la inversión (1856-1894)

Comprador	N.º Finc	Valor (ptas.)	Superficie (m ²)	Valor/sup. (pts/m ²)
Martínez de las Rivas, José María	1	157.150	1.571.500	0,10
Grupo Ituarte, Romo, Irigoyen y Menchaca	1	104.500	440.700	0,24
Elizalde Irazusta, José Antonio	9	74.777	10.185	7,34
Familia Aguirre Labroche	14	66.488	634.439	0,10
Aqueche Aguirremota, José Ramón	3	41.649	2.717	15,33
Landesa Aurteneche, Niceto	7	41.276	6.779	6,10
Patrón Landesa, Juan Bautista	6	39.244	4.652	8,43
Lazurtegui Moja, Francisco	3	38.916	3.134	12,42
Mazas Torre, Diego	4	34.850	3.514	9,92
Cariaga Iturbe, Martina	4	33.702	3.550	9,49

Fuente: R.P.T.B.

Los nombres que quedan reflejados en la Tabla 5.6. son los de esas personas que realizaron las mayores inversiones en terrenos desamortizados. Corresponden a dos categorías de compradores absolutamente contrapuestas. Los primeros lugares están ocupados por aquellos que adquirieron grandes lotes de bajo valor por metro cuadrado. A continuación, aparecen los que se hicieron con la propiedad de varias parcelas en Alangoeta o Las Arenas de alto valor.

Destacan las altas cantidades relativas pagadas por estas personas para conseguir la propiedad de pequeñas extensiones superficiales. En varios casos ese dinero resultó estar por encima de sus disponibilidades económicas,

engrosando las filas de las propiedades declaradas en quiebra con posterioridad a la adjudicación. Así, de entre los reseñados en este cuadro José Antonio Elizalde y Francisco Lazúrtegui terminaron en subastas judiciales de acreedores.

De cualquier forma, todos los precios pagados en las subastas del Estado fueron muy bajos en relación a los valores que los terrenos alcanzarían pocos años después una vez consolidado el espacio urbano de Getxo como entidad territorial especializada en las estancias veraniegas. Por lo tanto, las cifras invertidas pierden gran parte de su significación. En cambio, el tamaño de las superficies compradas constituye la variable fundamental para las actuaciones futuras.

Son estos cinco mayores compradores por superficie (Tabla 5.7.) quienes realmente se pudieron constituir en protagonistas de la urbanización de Getxo. Este protagonismo se ejerció de muy diversas maneras, e incluso en algún caso corresponde más bien a una dejación de la posición alcanzada, que abrió el camino a la actuación de que otros individuos con ideas distintas.

TABLA 5.7.

Principales compradores particulares de la desamortización en Getxo por la superficie rematada (1856-1894)

Compradores	N.º Fincas	Superficie (m ²)	Valor (ptas.)	Valor/sup. (pts/m ²)
Martínez de las Rivas, José M.	1	1.571.500	157.150	0,10
Familia Aguirre Labroche	14	634.439	66.488	0,10
Grupo Ituarte, Romo, Irigoyen, Menchaca	1	440.700	104.500	0,24
Urquizu Arriaga, José Niceto	8	372.462	15.676	0,04
Chávarri Salazar, Víctor	1	246.430	18.843	0,08
Achalandabaso Acha, Manuel	1	37.344	8.632	0,23

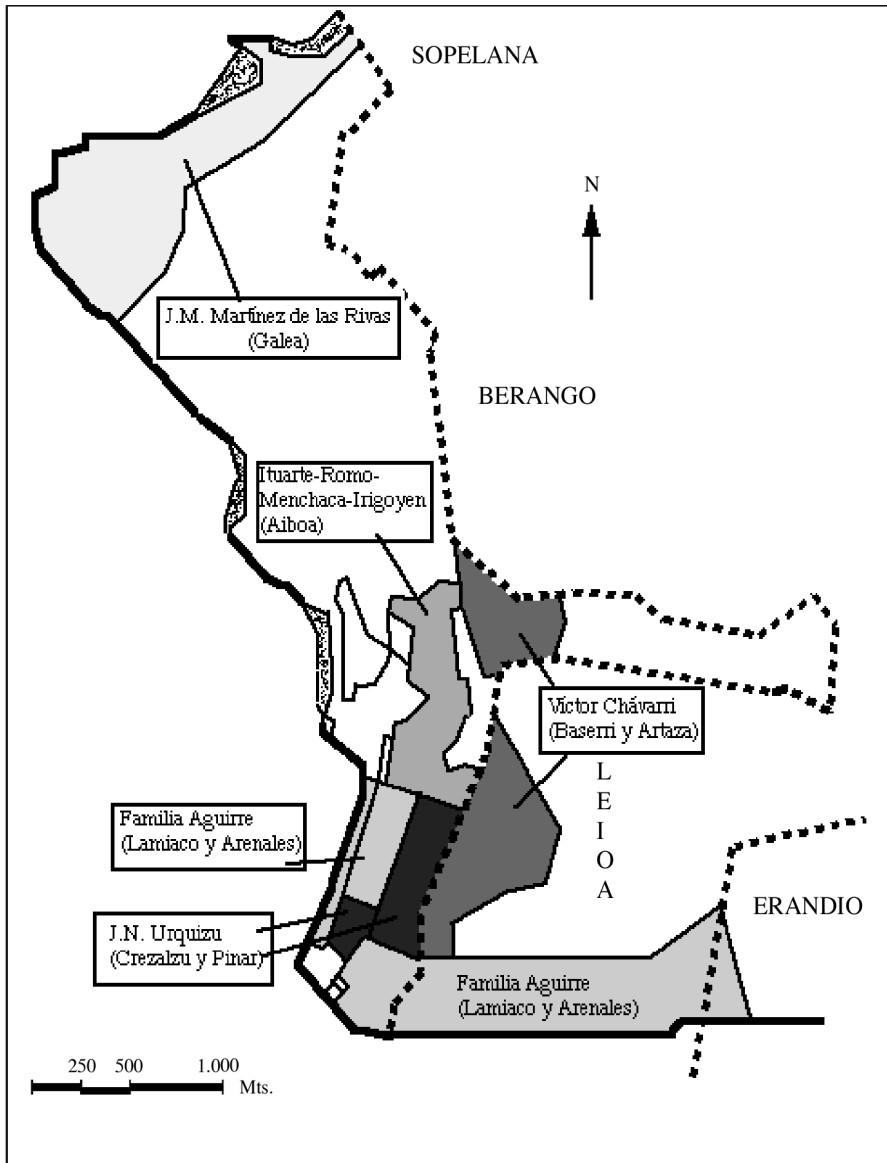
Fuente: R.P.T.B.

Como puede apreciarse, el grado de concentración de la propiedad fue máximo, estableciéndose enormes distancias desde el primer momento, que pueden ejemplizarse en las más de seis veces que la superficie adquirida por el quinto de la lista supera a la del sexto.

La situación de esas grandes propiedades representadas en la Figura 5.1. (que añade las grandes propiedades de la limítrofe Leioa), habla bien a las claras del resultado del proceso y de la nueva situación consecuente. Todo lo que vino a continuación resulta inexplicable sin atender a estos antecedentes.

FIGURA 5.1.

**Grandes propiedades conformadas por la desamortización
en Getxo y Leioa**



Fuente: R.P.T.B.

6

Los nuevos modos sociales: el veraneo

El concepto de veraneo, o el mismo de las vacaciones, supone una creación moderna, desarrollada y consolidada durante el siglo XIX en el ámbito europeo. En su conformación participaron diversas circunstancias socioeconómicas, culturales y científicas que terminaron confluyendo y dando lugar a un nuevo concepto social²⁸¹.

Por una parte, el viaje a Italia, el *Gran Circuito* o *Grand Tour* para los ingleses, contaba con una larga tradición entre las clases aristocráticas de Europa. Durante el siglo XVIII se renovó y difundió extraordinariamente por medio de las formulaciones de las elites intelectuales dieciochescas²⁸². La reivindicación de la función pedagógica del viaje, y la paralela fascinación por la Antigüedad clásica, se concretaron en la definición del viaje pintoresco. El nuevo discurso científico de los ilustrados sobre la naturaleza, que durante el siglo XVIII pasó a considerarse fuente de equilibrio y perfección, fue recogido y culminado por el Romanticismo²⁸³. Los románticos convirtieron al viaje en una búsqueda de la naturaleza, concebida bajo el prisma de la estética.

Paralelamente, las investigaciones médicas habían venido madurando el postulado científico del *climatismo*, que defendía la influencia del medio físico en la salud, el estado anímico y el comportamiento social del individuo. De aquí derivará el paradigma higienista, manifestado a lo largo del siglo XIX en las topografías médicas²⁸⁴.

²⁸¹ Una versión reducida de este capítulo fue publicada en: J. M. BEASCOECHEA GANGOITI «Veraneo y urbanización en la costa cantábrica durante el siglo XIX: las playas del Abra de Bilbao», *Historia contemporánea*, n.º 25, 2002, pp. 181-202.

²⁸² J. GÓMEZ MENDOZA (ed.), *Viajeros y paisajes*, Alianza, Madrid, 1988.

²⁸³ C. J. GLACKEN, *Huellas en la playa de Rodas: naturaleza y cultura en el pensamiento occidental desde la Antigüedad hasta finales del siglo XVIII*, Serbal, Barcelona, 1996.

²⁸⁴ L. URTEAGA, *Misérias, miasmas y microbios. Las topografías médicas y el estudio del medio ambiente en el siglo XIX*, Barcelona, 1980, y «El pensamiento higienista y la ciudad:

En una línea similar se encuentra la recuperación de las prácticas termales de interior, provenientes muchas veces del mundo clásico. Las antiguas fuentes termales se fueron convirtiendo progresivamente en estaciones termales donde, según avanzaba el siglo XIX, el ocio y las relaciones sociales, tal y como las entendían las clases dirigentes, fueron ocupando un lugar creciente, por encima del propiamente médico.

6.1. Los baños de mar

A mediados del siglo XVIII, la moda del baño de mar nació de un proyecto terapéutico, prescrita bajo la inspiración del modelo de las estaciones termales. La publicación en 1750 del libro del doctor Russell, y su propia práctica médica desde esa fecha en Brighton, convirtieron a esta ciudad inglesa en la primera estación balnearia costera de moda²⁸⁵.

El discurso médico dedicado a los beneficios del agua fría del mar, sus recomendaciones del baño marino y la estancia de reposo junto al mar, coincidía con las demandas de las enfermedades *sociales* de la aristocracia, estamento en el que causaban estragos las distintas afecciones o debilidades que iban desde la tradicional melancolía a las diversas formas de la neurosis. El novedoso anhelo que se despertaba por las riberas del mar terminó por lograr superar el secular recelo de la cultura europea ante el océano y las playas. Paralelamente, promovió entre las clases privilegiadas la esperanza en su capacidad de corregir los efectos perniciosos del *confort*, desde luego, sin renunciar a los modos sociales imperantes²⁸⁶.

El baño terapéutico y el uso de la misma playa, se presentaba como una práctica rígidamente codificada por los médicos. El uso del bañero, la hora, duración, decisión sobre las características y situación del lugar adecuado, número de baños..., todo estaba de antemano prescrito por el médico. El resto (atuendos adecuados, uso de las cabinas con ruedas) lo dictaba los prejuicios sociales.

6.1.1. De Gran Bretaña al Continente

El modelo de estancia marítima de ocio quedó definida en Brighton y las demás estaciones de las costas inglesas entre 1750 y 1780, y desde allí se

la obra de P. F. Monlau (1780-1871)», en A. BONET CORREA (ed.), *Urbanismo e Historia Urbana en el Mundo Hispano*, Universidad Complutense, Madrid, 1985, vol. 1, pp. 397-412. También varios de los trabajos incluidos en el volumen 2.º de R. HUERTAS y R. CAMPOS (eds.), *Medicina Social y Clase Obrera en España (Siglos XIX y XX)*, Fundación de Investigaciones Marxistas, Madrid, 1992.

²⁸⁵ Una completa visión de conjunto sobre la percepción de las costas y el origen del turismo marítimo en: A. CORBIN, *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*, Mondadori, Barcelona, 1993.

²⁸⁶ A. CORBIN, *Ibidem*, desarrolla extensamente las variaciones en la percepción del mar. Ver especialmente el apartado inicial, *La ignorancia y los balbuceos del deseo*, pp. 11-85.

fue difundiendo por las riberas del Báltico, mar del Norte y la Mancha. Las nuevas estaciones se concibieron generalmente según un proyecto unívoco de patrocinio público o privado, como un conjunto alrededor de un único establecimiento de baños, destinado a polarizar las actividades terapéuticas, lúdicas y festivas del lugar.

Su implantación en el Continente comenzó tímidamente en lugares como Ostende y Boulogne entre 1783 y 1792, pero se vio interrumpida por los diversos ciclos bélicos que se sucedieron hasta 1815. Después de esta fecha, a la llegada de los bañistas ingleses a las estaciones se fue sumando la de los propios continentales. La década 1820 fue el momento de construcción de los primeros grandes balnearios, y cuando se generalizó con distintas variantes nacionales el modelo inglés de vida social específicamente balnearia.

Progresivamente, la estancia de baños, lo mismo que la de las aguas termales, se transformó en una evasión de la ciudad y de las exigencias de la vida cotidiana, a través de la experiencia gratificante del viaje. El balneario se convirtió en un lugar de encuentro y centro de la vida mundana²⁸⁷.

La inicial repugnancia hacia el baño fue atemperándose con el tiempo, aunque el baño libre y el control personal mediante el dominio de las técnicas de natación fue bastante tardío, generalizándose sólo durante el siglo XX. La estancia en la playa y los baños reglamentados se solían realizar durante la mañana. Por la tarde era el turno de los entretenimientos mundanos, comenzando por el paseo, elemento esencial en cualquier estación que se preciara. Alrededor, de esta estructura básica, el número de diversiones y atracciones fueron creciendo y haciéndose cada vez más sofisticadas: casinos, hipódromos, cafés, teatros, clubes de vela, fiestas populares, excursiones y cacerías organizadas, instalaciones deportivas...

Originalmente, la difusión de la estancia marítima de recreo era exclusiva de los círculos de la corte, la nobleza, y las personalidades de moda. La introducción de los estratos más altos de la burguesía se realizó durante el primer tercio del siglo XIX, cuando el modelo estaba ya definido y perfectamente estructurado por sus iniciadores. La extensión por Europa de las redes del ferrocarril durante la década de 1840 terminó por hacer habituales estas prácticas entre las burguesías de todo el continente. Se trataba desde luego, de un intento de reproducción de las pautas sociales de prestigio, pero también manifestación de la ampliación de los efectos de la Revolución Industrial, con la contaminación estética e higiénica del paisaje urbano²⁸⁸.

²⁸⁷ Sobre los balnearios, la vida balnearia, su organización y relación con el medio urbano contamos con dos interesantes obras generales, aunque ambas centradas en los espacios termales del interior: M. A. LEBOREIRO AMARO, *El balneario: la ciudad ensimismada*, Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia, Santiago de Compostela, 1994; y R. DEL CAZ ENJUTO, *El agua en el seno de las aguas: la ordenación del espacio balneario en el Cantábrico*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 2001.

²⁸⁸ P. SICA, *Historia del urbanismo. El siglo XIX, op. cit.*, vol.2, pp. 980.

El prestigio y categoría de cada estación venía determinada por los grupos que la frecuentaban. La presencia de las distintas familias reales fue una condición fundamental para provocar el efecto de moda²⁸⁹. En Inglaterra, el éxito de localidades como Weymouth y sobre todo Brighton, estuvo íntimamente vinculado a las estancias reales. Durante el periodo de la Regencia y los reinados de Jorge IV y Guillermo IV, Brighton representó el papel de segunda capital. La realeza y la aristocracia de las Islas convirtieron a la estación termal en un lugar de recreo y placeres, el mismo proceso que seguirán las grandes estaciones europeas durante el ochocientos. Al *Royal Pavilion*, reconstruido por Nash para la familia real en la década de 1820, se sumaron las iniciativas del Kemp Town (1823) y Brunswick Town (1825)²⁹⁰.

Otras estaciones inglesas, como Scarborough, en la costa del mar de Norte, y Bournemouth, debieron adaptarse a diversas escalas de demanda social, conformándose con recibir clientela de una única clase, o estructurando diversas temporadas a lo largo del año, para dedicar unas fechas predeterminadas a cada una. Incluso llegaron a crearse en fecha temprana lugares de veraneo destinadas a las clases medias, como Blackpool, en el mar de Irlanda²⁹¹.

En Alemania, lo mismo que en Europa central, dominaban las tradicionales y renovadas estaciones termales (Baden-Baden, Wiesbaden, y Marienbad). Pero pronto también se difundieron los baños marítimos, iniciándose en 1794 la primera estación balnearia, la de Doberan, en el Báltico. Desde este momento, a lo largo de sus orillas se fueron levantando estaciones como Travemünde, Rügenvald, Warnemünde y Swinemünde, muchas de ellas bajo el impulso del rey de Prusia. En el mar del Norte, los establecimientos fueron más escasos, comenzando por Norderney (1797), al que siguieron Cuxhaven (1816), Kiel y Helgoland (1826).

²⁸⁹ La referencias que incluimos a continuación sobre la difusión y características de las principales estaciones marítimas durante el siglo XVIII y XIX provienen de P. SICA, *Historia del urbanismo. El siglo XIX, op. cit.*, vol.2, pp. 982-1029, y de A. CORBIN, *El territorio del vacío ...*, *op. cit.*, pp. 342-367.

²⁹⁰ Sobre todo en el caso británico, el papel de la aristocracia en relación al proceso de establecimiento de estaciones balnearias no se limitó a la selección de lugares de culto que poner de moda, sino que incluyó un papel preponderante el la promoción turística e inmobiliaria. Entre los casos mencionados por D. N. CANNADINE, *Lords and Landlords; The Aristocracy and the Towns 1774-1967*, Leicester, 1980, se encuentran Folkestone, Torquay, Bexhill, Southport, Skegness, Bournemouth y Eastbourne dominado por la familia de los duques de Devonshire, que centra una parte del trabajo, pp. 229-388.

²⁹¹ J. K. WALTON, *Blackpool*, Edinburg University Press, Edinburgo, 1998. Sobre el turismo en Gran Bretaña, a través de los trabajos de este mismo especialista., y especialmente de su obra J. K. WALTON, *The English seaside resort: a social history 1750-1914*, Leicester, 1983. Posteriormente, J. K. WALTON, *The British seaside: holidays and resorts in the twentieth century*, Manchester University Press, Manchester, 2000; y J. K. WALTON (ed.), *Histories of Tourism: Representation, Identity and Conflict*, 2005. En un contexto europeo: S. C. ANDERSON y B. H. TABB (eds.), *Water, leisure and culture: European historical perspectives*, Berg, Oxford, 2002. Un resumen en castellano: J. K. WALTON, Aproximación a la historia del turismo en el Reino Unido, siglos XVIII-XX», *Historia contemporánea*, n.º 25, 2002, pp. 65-82.

En Holanda y Bélgica, pese a contar con tradicionales lugares de baños como Scheveningen y Ostende, la creación de establecimientos equipados en estas localidades y el nuevo centro de Zandvoort se retrasó mucho más, hasta la década de 1830.

Similar retraso se observa en las costas mediterráneas de Francia e Italia. La costa azul francesa comenzó su explotación durante la década de 1820, con los primeros trabajos realizados en Niza. Pronto le seguirían Cannes, Montecarlo, y más al sur Sète, aunque su esplendor se dio más bien desde el último cuarto del siglo XIX.

En Italia, Viareggio alcanzó una progresiva importancia desde la década de 1830, reforzada tras la desaparición del ducado de Lucca en 1847, ya que la estación se convirtió en lugar preferente de reposo para la burguesía italiana. Livorno siguió una evolución paralela. Por su parte, las localidades de las *rivieras* de poniente y levante, se vieron muy influidas por los modelos de la vecina costa azul, y su desarrollo se dio en fechas similares (San Remo, Bordighera, Rapallo, Santa Margherita, Portofino). En el Adriático, los centros principales, Rimini y el Lido de Venecia, no se organizaron hasta la segunda mitad del siglo XIX.

La expansión de los establecimientos de baños a lo largo de la geografía europea tuvo también repercusiones al otro lado del Atlántico, en los Estados Unidos. A las localidades termales o *Springs*, se unían las ciudades balnearias costeras, encabezadas por Newport, en el estado de Rhode Island.

A lo largo de la costa francesa de La Mancha, los cercanos modelos de Brighton y los demás centros de la orilla inglesa, fomentaron la temprana presencia de bañistas en puntos como Boulogne y Dieppe. En Boulogne el primer establecimiento de baños data de 1790, pero sólo después de las guerras napoleónicas consiguió consolidarse. En Dieppe, la lujosa galería balnearia y edificios anexos, levantados desde 1822, supuso una total transformación de la tradición francesa en este campo. Desde ese momento, y siguiendo el modelo inglés, el conjunto balneario paso a regir toda la vida social de la localidad. Durante los años inmediatos, estos ejemplos irradiaron su influjo sobre otros lugares cercanos, como Trouville, Deauville, y Cabourg.

Las estaciones francesas también contaron con el apoyo de la realeza, caso del efímero de Luis XVI a Boulogne, y el más constante de la dinastía borbónica restaurada encabezada por la duquesa de Berry durante la década de 1820 a Dieppe. Sin embargo, la monarquía de Orleans no mantuvo esta presencia, y sólo durante el II Imperio se produjo una efectiva promoción de la estancia marítima de recreo, esta vez especialmente en Biarritz.

El desarrollo turístico de la costa atlántica resultó algo más tardío. La Baule y las demás pequeñas localidades bretonas, como Quiberon y Douarnenez, florecieron durante la segunda mitad del siglo XIX. Sólo Arcachon y Biarritz constituyeron núcleos turísticos relevantes y relativamente tempranos. En Arcachon, la fecha inicial fue 1823, definida por la construcción de un hotel y de un establecimiento termal, que pronto se vieron circundados de villas y chalés. En 1857, el enlace ferroviario con Burdeos consolidó el complejo.

Biarritz constituía un importantísimo centro balneario con una configuración peculiar. Napoleón ya se bañó allí en junio de 1808. Los grupos de turistas crecieron durante los años 30, sobre todo tras la llegada de gran número de refugiados desde España durante la guerra carlista. Sin embargo, hasta fecha muy posterior no existieron instalaciones propiamente para los bañistas, y la vida social no estaba organizada a semejanza de la estaciones de La Mancha. El impulso y organización definitiva sólo llegó durante el Segundo Imperio²⁹².

6.1.2. *Los baños de mar en España*

En España, la estructuración de los centros de baños de mar fue relativamente tardía. La forma de veraneo más difundida era la de las quintas o casas de campo cerca de las ciudades, o en lugares altos que hicieran más soportables los rigores del clima del centro y sur de la Península. Esta tradición se adaptaba perfectamente a la difusión de las prácticas balnearias de interior²⁹³.

La balnearios de interior fueron realmente el recurso más difundido como fórmula del veraneo moderno en España durante el siglo XIX. Aunque muchos contaran con tradiciones antiguas de utilización, la construcción de los grandes balnearios comenzó a mediados del siglo XIX. Tras un rapidísimo y extraordinario éxito, que alcanzó su máximo en la década de 1890, entró en una profunda decadencia²⁹⁴.

A la altura de la década de 1870, cuando la mayoría de las estaciones de baños de mar estaban en una fase embrionaria en España, los balnearios de aguas minerales se encontraban plenamente desarrollados. Así, una conocida guía médica sobre la materia en Vizcaya, editada el año 1879, sólo dedicaba cincuenta y nueve de sus doscientas ochenta y dos páginas a los baños de mar, y la edición de 1876 de la *Reseña de los establecimientos balnearios...*, menciona treinta y cinco estaciones para baños de mar (veinte páginas) frente a cincuenta y cuatro establecimientos de aguas minerales (ochenta y seis páginas)²⁹⁵. Además, varios de ellos eran ya estaciones de tamaño respetable,

²⁹² Sobre Biarritz y su entorno M. CHADEFAUD, *Aux origines du tourisme dans les pays de l'Adour. Du mythe à l'espace: un essai de géographie historique*, Université de Pau et des Pays de l'Adour, Pau, 1987.

²⁹³ Una visión general de los orígenes del turismo en España dentro de un contexto europeo en: M. BARKE y J. TOWNER, «Exploring the History of Leisure and Tourism in Spain», en M. BARKE, J. TOWNER y M. T. NEWTON (eds.), *Tourism in Spain: critical issues*, CAB international, Wallingford, 1996, pp. 3-34.

²⁹⁴ Sobre el balnearismo de interior y algunas de sus repercusiones: M. A. LEBOREIRO AMARO, *El balneario ...*, *op. cit.*, y R. DEL CAZ ENJUTO, *El agua en el seno de las aguas...*, *op. cit.*

²⁹⁵ Dr. J. GIL Y FRESNO, *Guía Hidrológico-Médica de Vizcaya*. Imp. J.E. Delmas, Bilbao, 1879; y *Reseña de los establecimientos balnearios y baños de mar situados en las provincias del norte de España y Mediodía de Francia*. Imp. Aribau, Madrid, 1876 (1.^a 1872).

capaces de reunir a más de mil bañistas por temporada. Sólo entre las vascas se pueden citar Betelu, Santa Agueda, Cestona, Alzola y Urberuaga. Incluso, la rápida aceptación de varios núcleos balnearios de la costa del Cantábrico derivaban de su cercanía a reconocidas estaciones de aguas minerales, parte de cuya clientela se desplazaba ocasionalmente a tomar los baños de mar.

La difusión de las propiedades curativas de los baños de mar sólo se realizó a mediados del siglo XIX, después de la publicación de distintos tratados con las indicaciones de los baños de mar y de los métodos de cura²⁹⁶.

Aunque surgieron diversos centros en las costas mediterráneas (como Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, Arenys de Mar y Palamós), el desarrollo principal correspondió a las costas cantábrica y atlántica²⁹⁷. Las playas de multitud de pequeñas localidades costeras, y de algunas ciudades, vieron la llegada de los bañistas y la concreción de una temporada de baños, más o menos elegante²⁹⁸.

Un elemento clave fue el trazado de la red ferroviaria principal durante la década de 1860, ya que facilitó la llegada de visitantes a la costa cantábrica del interior de España y del extranjero, en unas condiciones de velocidad y comodidad desconocidas hasta la fecha. Los enlaces básicos giraban alrededor de las líneas Madrid-Irún-Hendaya, a la que confluía el enlace Valle del Ebro-Miranda-Bilbao, la Madrid-Santander y la Madrid-Gijón. La ausencia de una red ferroviaria continua a lo largo del cantábrico favoreció la concentración de las actividades turísticas en los puntos finales de las líneas, y en aquellas localidades bien comunicadas con éstos. Por el contrario, muchos lugares con excepcionales condiciones naturales quedaron marginados durante muchos años, condenados por los lentos y tortuosos servicios de ómnibuses y diligencias que les servían²⁹⁹.

Durante la década de 1870, a pesar de las perturbaciones derivadas de la Guerra Carlista, se había creado ya la estructura básica de un sistema de esta-

²⁹⁶ C. GIL DE ARRIBA. *Casas para baños de ola y balnearios marítimos en el litoral montaños, 1868-1936*. Universidad de Cantabria/Fundación Marcelino Botín, Santander, 1992, p. 130, reseña trece de estas obras publicadas en España durante el siglo XIX, comenzando por la de Bustos Angulo, editada en Madrid en 1816.

²⁹⁷ Walton y Smith señalan el litoral entre San Sebastián y Santander como el único sistema de estaciones de baños de mar en España anterior a la guerra civil comparable con sus coetáneos de Europa occidental: J. K. WALTON y J. SMITH, «The First Century of Beach Tourism in Spain: San Sebastián and the Playas del Ocio from the 1830s to the 1930s», en M. BARKE, *et al.* (eds.), *Tourism in Spain: critical issues*, CAB international, Wallingford, 1996, pp. 35-61. Esta afirmación en p. 38.

²⁹⁸ Se puede encontrar una amplia referencia de la bibliografía dedicada a este tema, y en general a todo lo relacionado con el ocio en España en LUIS GOMEZ, Alberto. *Aproximación histórica al estudio de la Geografía del Ocio. Guía introductoria*. Anthropos, Barcelona, 1988.

²⁹⁹ Por ejemplo, en la *Reseña* de 1876 Lekeitio se encontraba a 5,30 horas de ómnibus desde Bilbao, Castro Urdiales a ocho horas de diligencia de la estación del tren de Bóo o unas cinco horas de vapor desde Santander, Llanes a ocho horas de la estación de Torrelavega, y Avilés a tres horas de Oviedo. Ver: *Reseña de los establecimientos balnearios ...*, *op. cit.*, pp. 3-16.

ciones de baños a lo largo de la costa del Cantábrico³⁰⁰. Nos encontramos con una relación de treinta y cinco poblaciones. Sin embargo, algunas de ellas no son realmente estaciones de baños: Bayona aparece como un centro de servicios, lo mismo que Bilbao y Santander, y la misma guía descarta ese carácter en localidades como Lekeitio, Bermeo o Astillero. Pero, a pesar de ello, conforman una densa red sobre el territorio, distribuidos en seis del departamento francés de Bajos Pirineos, siete de Guipúzcoa, ocho de Vizcaya, nueve de Cantabria y cinco asturianos. Entre ellas son excepción las estaciones surgidas en áreas antes deshabitadas, reducidas a Saturrarán, Las Arenas, Sardinero y Santa Justa (Ubiarco).

En realidad, se puede apreciar que según estos datos dominaban las estaciones de baños pequeñas y de precio reducido, normalmente compuestas por unas pocas fondas y una serie de casas particulares del pueblo que se alquilaban a los visitantes estivales, constituyendo sólo un ingreso complementario en la economía de pueblos ligados a la pesca o la navegación. Muchas de ellas constituían satélites de una estación importante, recogiendo la clientela que no podía permitirse la estancia en el lugar de moda. Era el caso de las del País Vasco francés respecto a Biarritz, de Fuenterrabía y Hendaya con San Sebastián, de Santurtzi y Algorta con Portugalete y Las Arenas, y de Astillero (también muy influido por el cercano balneario de Solares), Suances y Santa Justa respecto a Santander-Sardinero.

La red se completaba con una serie de localidades de tipo medio, cada una de ellas con su especificidad. Era el caso de Zarautz con una oferta de alojamiento económico que convivía con una sociedad elegante establecida en villas cerca de la playa. Destacaba el temprano desarrollo del grupo Deba-Saturrarán-Ondarroa, posibilitado por la cercanía de importantes balnearios minerales como Cestona, Alzola y Urberuaga de Ubilla³⁰¹.

Gijón, pese a sus condiciones naturales, ser pionero en la explotación turística de los baños de mar en Asturias, y mantener la primacía entre las estaciones marítimas del Principado hasta la Guerra Civil, tenía al turismo marítimo como una actividad secundaria en el conjunto de la ciudad, que se volcaba en su desarrollo a partir de la actividad portuaria, mercantil e industrial³⁰². Inicialmente, la zona de baños radicó en los alrededores de la playa del Pando, donde Isabel II se bañó en 1854. Esta área sería rápidamente engullida

³⁰⁰ Este esquema de estaciones balnearias se basan en las informaciones recogida en la edición de 1876 de la *Reseña...*, que pese a sus errores y omisiones, permite vislumbrar una visión de conjunto. Más detalles y un cuadro general en J. M. BEASCOECHEA GANGOITI «Veraneo y urbanización...», *op. cit.*, pp. 185-187.

³⁰¹ Datos generales sobre las pequeñas localidades balnearias de la costa vasca en R. AGUIRRE. *El turismo en el País Vasco. Vida e historia*. Txertoa, San Sebastián, 1995.

³⁰² R. ALVARGONZÁLEZ, *Industria y espacio portuario en Gijón*, Junta de Puerto de Gijón, Gijón, 1985, y *Somío. La ciudad jardín de Gijón. Estudio de Geografía Urbana*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 1999; y M. LLOREN MIÑAMBRES, *Desarrollo económico y urbano de Gijón en los siglos XIX y XX*, Oviedo, 1994.

por el puerto y la industria, y a partir de la década de 1880, el veraneo tendió a concentrarse en la playa de San Lorenzo, al este de la ciudad. En la playa se fueron construyendo desde 1885 balnearios sobre postes que constituían la infraestructura básica, acompañada de otros servicios complementarios³⁰³.

La playa de San Lorenzo constituye el frente marítimo del Ensanche del Arenal. El proyecto de ensanche sobre antiguos terrenos municipales data de 1867, y ni su diseño, orientado en ejes longitudinales oblicuos a la playa, ni en su desarrollo funcional, tenía como prioridad la actividad turística³⁰⁴. Incluso, el muelle de contención de la playa no se materializó hasta 1914.

En este sentido, Gijón constituye una excepción, ya que el impulso del veraneo decimonónico constituyó un factor fundamental en el desarrollo urbano de las localidades afectadas. Incluso en estaciones pequeñas de la misma Asturias, como Ribadesella y su barrio del Arenal desde 1898³⁰⁵. Donde mejor se aprecia esta relación es las grandes estaciones marítimas, y las dos mayores del Cantábrico, y de España, durante el siglo XIX, fueron sin duda San Sebastián y Santander.

Los mismo que en el resto del Continente, el apoyo de la aristocracia y la familia real fue trascendental para la consolidación y dotación de servicios de estos núcleos incipientes. En este sentido, las visitas esporádicas de Isabel II a San Sebastián (1845, 1865 y 1868) y a Santander, la de Amadeo de Saboya a las mismas localidades en el verano de 1872, y las posteriores de Alfonso XII, destacaron desde el primer momento estas dos estaciones. Este proceso se incrementaría durante la Regencia y la monarquía de Alfonso XIII, cuando el veraneo Real se hizo estable —entre 1887 y 1931— y con la edificación de residencias reales frente a sus playas³⁰⁶.

Los baños de mar tenían, al menos en la costa vasca, una tradición anterior a la implantación de su moda entre las clases pudientes. En San Sebastián, el baño popular sin cortapisas debía ser algo perfectamente establecido desde antiguo. Así, en 1829 el ayuntamiento de la ciudad decretó una ordenanzas: » *con objeto de evitar los desordenes que se observan al tiempo de los baños*», donde se separaban rigurosamente las zonas y horarios de baño entre hombres y mujeres³⁰⁷.

³⁰³ J. C. DE LA MADRID ÁLVAREZ «Arquitecturas para el veraneo en el Gijón de entre-siglos», *Liño*, vol. año X, 1991, pp. 151-174.

³⁰⁴ M. A. SENDÍN GARCÍA, *Las transformaciones en el paisaje urbano de Gijón (1834-1939)*, Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo, 1995; y R. ALVARGONZÁLEZ «Tranvías y espacio urbano en Gijón (1889-1963)», *Eria*, 1985, pp. 131-187.

³⁰⁵ C. ÁLVAREZ QUINTANA, *Baños de mar en Ribadesella 1890-1936. Urbanismo, arquitectura y sociedad*, Asociación Cultural Amigos de Ribadesella, Ribadesella, 1995.

³⁰⁶ El Palacio de Miramar en San Sebastián fue encargado levantar por la Reina Regente en 1888, y el de La Magdalena, en la bahía de Santander, fue cedido a Alfonso XIII en 1912. Y. GRANDIO, *Urbanismo y arquitectura ecléctica en San Sebastián 1890-1910*. Grupo Doctor Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián, 1987, pp. 77-82 y C. GIL DE ARRIBA, *Casas para baños de ola...*, *op. cit.*, pp. 28-30.

³⁰⁷ Recogido por Y. GRANDIO, *Urbanismo y arquitectura ecléctica...*, *op. cit.*, pp. 104-105.

En Biarritz, Corbin reseña la costumbre de los *vascos de las montañas* de bajar a Biarritz a bañarse el último domingo de septiembre, y referencias a los baños de los jóvenes de la costa y la ciudad de Bayona desde principios del siglo XVII³⁰⁸. Desde luego, todas estas costumbres fueron rápidamente perseguidas por las autoridades una vez que los turistas adinerados comenzaron a frecuentar esas playas.

Los esquemas balnearios aplicados en San Sebastián y Santander derivaron directamente de la influencia francesa, el modelo más cercano y con más prestigio entre las elites españolas. En su difusión colaboraron las sucesivas emigraciones políticas que se sucedieron durante la primera mitad del siglo XIX, que posibilitaron un conocimiento directo de las modas imperantes. La misma primera Guerra Carlista empujó a un importante número de refugiados hacia el área de Biarritz y Baiona, donde en ese momento comenzaba la explotación turística de las playas.

Sin embargo, ni en San Sebastián ni en Santander surgió, hasta fechas muy posteriores, una iniciativa destacada, como un gran balneario, que dirigiera todo el desarrollo turístico de la localidad. Hacia 1850, en San Sebastián sólo existían dos fondas, la caseta real construida para la visita de Isabel II en 1845, y diversas casetas antiguas que iban a ser sustituidas por un nuevo modelo de caseta con ruedas establecido por el Ayuntamiento³⁰⁹. La inauguración de la línea del Ferrocarril del Norte en 1864, que permitía la llegada a la ciudad de viajeros de Madrid y todo el interior peninsular³¹⁰, coincidió con la aprobación del Plan de Ensanche de Cortazar, que reservaba uno de sus tres sectores a la edificación de viviendas para «la población flotante, veraniega y de bañistas»³¹¹. Todo ello terminó de consolidar la virtualidad del proyecto balneario, convirtiendo a la ciudad en la más importante estación de España, que recibía a la altura de 1872 unos 25.000 visitantes por temporada³¹².

La orientación de las actividades económicas de San Sebastián, fruto de una elección realizada por sus clases dirigentes, era claramente comercial y fue dirigida hacia el fomento del veraneo de calidad, aprovechando las excepcionales condiciones naturales y el favor de la Familia Real. De esta forma,

³⁰⁸ A. CORBIN, *El territorio del vacío ...*, *op. cit.*, pp. 115-116 y 348.

³⁰⁹ P. MADOZ, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico...*, *op. cit.*

³¹⁰ L. CASTELLS ARTECHE, *Modernización y dinámica política en la Sociedad Guipuzcoana de la Restauración. 1876-1915*, Siglo XXI, Madrid, 1987, pp. 77-86.

³¹¹ Y. GRANDIO, *Urbanismo y arquitectura ecléctica...*, *op. cit.*, pp. 31-37.

³¹² En general, sobre la actividad turística en San Sebastián ver S. MUGICA, «El veraneo donostiarra. Su origen. La playa. La Familia Real. Sindicato Nacional de Iniciativas. Datos estadísticos. Excursiones, etc.», *Euskalerraren-alde*, VII, 1917, pp. 273-313. También: R. AGUIRRE, *El turismo*, *op. cit.*, pp. 87-162, y J.K. WALTON. y J. SMITH, «The First Century...», *op. cit.*, pp. 37-45. Últimamente, dos obras sobre la ciudad de San Sebastián ofrecen interesantes reflexiones sobre su actividad turística: F. LUENGO TEIXIDOR, *San Sebastián. La vida cotidiana de una ciudad*, Txertoa, San Sebastián, 1999; y M. ARTOLA (ed.), *Historia de Donostia-San Sebastián*, Nerea, Donostia/San Sebastián, 2000.

la expansión del turismo fue simultánea a la expansión urbana de la ciudad, y ambos hechos estuvieron estrechamente relacionados, llegando a subordinar la organización general de la ciudad a los requerimientos del turismo³¹³.

En este sentido, San Sebastián destaca por la estrecha relación entre la ciudad, sus atractivos urbanos y su playa, sin duda la más urbanizada del país. Aunque el turismo era sólo uno de los motores económicos de la ciudad, su fomento impulsado por las propias autoridades municipales derivó en una rigurosa planificación urbana a través del Plan de ensanche Cortázar (1864), que consagraba una estricta zonificación social del espacio, dirigida a atraer a una clientela muy concreta, predominantemente burguesa y española. San Sebastián constituye así un caso extraordinario, remarcado por su indudable éxito, y su profundo influjo interno y externo³¹⁴.

Pese a todo, la articulación de la imagen turística, con la construcción de los edificios y espacios singulares que hoy relacionamos con el *glamour* del pasado, sólo se llevo a cabo durante los años finales del siglo XIX y primeros del siglo XX: Casino (1882), jardines de Alderdi-Eder (1880), palacio de Miramar (1888), Catedral del Buen Pastor (1887), Puente de María Cristina (1902), Teatro Victoria Eugenia (1912) y Hotel María Cristina (1912). Todos ellos recurrieron a los estilos internacionales de moda, materializados en las diversas variantes decorativas del eclecticismo y neogoticismo, y el pintoresquismo inglés de los *cottage* «Old-English»³¹⁵.

En el caso de Santander, las más antiguas referencias a los baños de ola provienen de 1847. El ferrocarril llegó a la ciudad en 1852, y desde la década de 1860 se multiplicaron las concesiones para levantar establecimientos balnearios en la bahía. La mayoría correspondieron al tipo de galería balnearia de madera sobre postes clavados en la misma playa, que ofrecían servicios inmediatos a los bañistas, sin gran sofisticación. Sólo el balneario de la familia Pombo en la primera playa del Sardinero, sucesivamente reedificado y ampliado entre 1868 y 1931, alcanzó una cierta complejidad estructural y funcional, apoyado por los edificios cercanos del Casino y el Gran Hotel, propiedad de la misma familia³¹⁶.

³¹³ M. J. CALVO SÁNCHEZ, *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*. Grupo Doctor Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián, 1983, pp. 48-50, Recientemente: A. MARTÍN RAMOS, *Los orígenes del ensanche Cortázar de San Sebastián*, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 2004.

³¹⁴ Esta relación entre turismo y planificación urbana cuenta con una excelente estudio específico: J.K. WALTON, «Planning and seaside tourism: San Sebastián, 1863-1936», *Planning Perspectives*, n.º 17, 2002, pp. 1-20,

³¹⁵ Y. GRANDIO, *Urbanismo y arquitectura ecléctica ...*, *op. cit.*, pp. 69-101; y A. De BEGOÑA AZCARRAGA, «Segunda mitad del siglo XIX. Reflexiones arquitectónicas y urbanísticas para tres ciudades: Bilbao, San Sebastián, Vitoria», *Sancho el Sabio*, año 1, 2.º Época 1, 1991, pp. 19-32.

³¹⁶ C. GIL DE ARRIBA, *Casas para baños de ola ...*, *op. cit.*, pp. 51-59, 77-86, 172-203 y 239-263.

La estación veraniega de Santander se fijó como objetivo alcanzar a San Sebastián. Sin embargo, San Sebastián le llevaba desde siempre un evidente adelanto en cuanto a concepción y gestión. Este se manifestó antes que nada en el retraso en alcanzar el enlace ferroviario con Madrid, a través de Alar del Rey, que sólo se completó en 1866, y además impulsado principalmente por los intereses del comercio. Durante las décadas finales del siglo XIX se fue estructurando el enclave veraniego, pero sólo las visitas de Alfonso XIII, fijadas en 1912 con la construcción del palacio de La Magdalena, terminaron de consolidar a Santander como alternativa al veraneo donostiarra, alcanzando su cenit entre esa fecha y 1930³¹⁷.

La particularidad de Santander fue la articulación de una estación veraniega separada de la ciudad, en el Sardinero, a unos tres kilómetros del centro. El Sardinero se fue configurando como un espacio cerrado y exclusivo, que giraba alrededor del veraneo Real, los balnearios, los hoteles de lujo y toda una serie de actividades recreativas propias. Esto llevó a la creación de un espacio residencial de calidad, de grandes villas ajardinadas a lo largo de la playa y sus paseos, con su propia lógica urbana. Pronto el crecimiento de la ciudad de Santander tendió a confluir hacia este núcleo, modificando las tendencias tradicionales de la ciudad³¹⁸.

6.2. Los baños en el Abra de Bilbao

A partir de los años centrales del siglo XIX, en el área de la desembocadura del Abra de Bilbao se dieron unas condiciones sociales y residenciales directamente emparentadas con el fenómeno de las estaciones balnearias. Pese a no alcanzar la amplitud y difusión de los casos anteriores, se llegó a configurar una auténtica zona de estaciones de baños de mar de temporada³¹⁹.

Las características físicas del litoral del Abra, un lugar extremadamente pintoresco, abierto a los aires tonificantes del mar, y circundado por grandes playas, que se encontraban a una distancia corta de Bilbao, ofrecía grandes

³¹⁷ J. POZUETA ECHAVARRI «Santander. El puerto y la ciudad en la Historia», en *Santander. El puerto y su Historia. Bicentenario del Consulado del Mar*, Junta del Puerto de Santander. MOPU, Santander, 1988, pp. 11-49. También C. GIL DE ARRIBA *Casas para baños de ola... op. cit.*, y la más reciente, *Ciudad e imagen: un estudio geográfico sobre las representaciones sociales del espacio urbano de Santander*. Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2002.

³¹⁸ Sobre el turismo histórico en Cantabria, también: M. M. GARCÍA CUADRIELLO, *Mar, veraneo y urbanización en Laredo (1850-1964)*, Universidad de Cantabria-Ayuntamiento de Laredo, Santander, 1996.

³¹⁹ La historia de los baños de mar y el movimiento balneario en las costas vascas no cuenta aún con obras de conjunto, al contrario de lo que sucede con el termalismo: M. SARRIONANDIA GURTUBAY, *Historia de los balnearios de Bizkaia*. Diputación de Bizkaia, Bilbao, 1989; y J. M. URQUÍA ECHAVE, *Historia de los balnearios guipuzcoanos*. Bilbao, 1985.

posibilidades para el desarrollo turístico. La burguesía bilbaína se fijó pronto en los espacios de ambas márgenes, y los convirtió en lugar de esparcimiento de la Villa.

La tradición *popular* de los baños de mar se presentaba en esta zona en parecidas condiciones al resto de la costa vasca. En el caso de Getxo, la costumbre local circunscribía los baños a la proximidades del puerto de Algorta, la zona denominada Areachu (Arrigunaga), que era la más cercana a las casas del pueblo, y cuyo acceso el Ayuntamiento encargó renovar en 1852³²⁰.

A este uso se fue yuxtaponiendo la difusión de las propiedades curativas de los baños, y la consiguiente aparición de una clientela burguesa, que exigía una condiciones bien distintas para sus baños. El Ayuntamiento de Getxo advirtió pronto las posibilidades económicas que la nueva costumbre ofrecía a las arcas locales, y en fecha tan temprana como marzo de 1847 encargó al maestro de obra municipal la elaboración de un diseño oficial para la «[...] construcción de unas tiendas o casetas de campaña en el término de Ereaga, para la decencia y comodidad de las muchas gentes y personas que anualmente acostumbran a hacer uso de los baños de mar en esa anteiglesia [...]»³²¹.

Sin embargo, el lugar del Abra que presentaba mejores condiciones para el baño en estos momentos era Portugalete, en la orilla contraria de la ría. La coincidencia de una playa amplia y bien situada, con las comodidades y servicios que la Villa podía ofrecer a los visitantes, favorecieron la temprana fijación en este punto de las familias pioneras en el gusto por los baños de mar, tanto de la burguesía local como del conjunto de Vizcaya y de Madrid³²².

En 1871, la topografía médica de Escorihuela calculaba que unas noventa personas visitaban la Villa con el fin de tomar los baños de mar en *Peñota, La Playa* y el *Muelle Viejo*. Las familias de veraneantes se alojaban en el buen número de viviendas vacías que mantenía la Villa, en algunas de las tres fondas abiertas al público, o en varias casas de huéspedes de diversa categoría. Entre las fondas se contaban el magnífico hotel de D. Manuel Calvo, que estaba en construcción en 1871³²³. Igualmente, existían ya dos cafés y cinco confiterías. En 1876, la *Reseña de los establecimientos balnearios...*, recogía que Portugalete era frecuentada por mil trescientos forasteros durante la temporada, y podría recibir cerca de tres mil, a los que habría que sumar los ochocientos que iban a las cercanas playas de Santurtzi, a las que calculaba una capacidad de dos mil personas por temporada. Según esta fuente: «Por-

³²⁰ A.H.M.G., Carp. 15, Leg. 22.

³²¹ A.H.M.G., Carp. 49, Leg. 14.

³²² La líneas generales del desarrollo turístico de Portugalete, y el engarce urbano de esta población en el marco urbano de la ría de Bilbao en J. M. BEASCOECHEA GANGOITI, «La Ría, el puerto y sus riberas...», *op. cit.*, pp. 63-73.

³²³ M. ESCORIHUELA, *Topografía médica de Portugalete*. Madrid, 1872, pp. 15-47. También una amplia referencia a Portugalete y sus baños en T. D. IBARRONDO ORTIZ, *Higiene del bañista en el mar, con una ligera reseña de la hidroterapia y topografía de Portugalete*, Imp. Juan E. Delmas, Bilbao, 1876.

*tugaleta es el punto de reunión de la buena sociedad de Bilbao, la morada favorita de verano y el centro de las fiestas».*³²⁴.

Los paseos de la Villa eran famosos por su belleza, y contaban con un público fiel que los frecuentaba durante toda la estación de baños. La línea principal se formaba mediante el enlace peatonal del Muelle Viejo, hasta la plaza del Solar, y el Muelle Nuevo. Era éste el auténtico eje de la vida veraneante, por su posición bordeando la ría y flanqueado por las bellas edificaciones con jardín adelantado de las manzanas del Ensanche de 1869-72. Su prolongación hasta la playa se fue alargando con el paso del tiempo, sobre todo gracias a la construcción, entre 1881 y 1887, del Muelle de Hierro.

Sobre la playa, por concesión de 1878, se levantó el edificio del Balneario³²⁵. Se trataba de una gran galería balnearia sobre postes que se convirtió desde el primer momento en uno de los focos polarizadores de la vida social de la Villa, al que acudían las familias pudientes³²⁶. De esta forma, Portugaleta recibió el primerísimo impulso en Vizcaya de la residencia estacional ligada a la temporada de baños, cuando aún tanto Las Arenas como la zona de Ereaga en Algorta no eran más que eriales arenosos y marismas desiertas.

La necesidad sentida en el municipio portugalujo de una expansión del perímetro urbano se manifiesta en la existencia de distintos proyectos para una expansión planificada de la Villa, que ya hemos comentado³²⁷. Sin embargo, Portugaleta como localidad residencial de baños contaba con importantes deficiencias. En palabras de la competencia de la margen derecha (1872):

*«[...] Sin negar la bondad de las playas de Portugaleta y Santurce, es evidente que su corta extensión (sic) impedirá que estos puertos tomen un gran desarrollo, como estaciones balnearias y que se limitarán al reducido número de personas que en aquellas playas puedan bañarse con comodidad, mientras que las estensas (sic) y magníficas playas de Algorta y Las Arenas, no tienen límites para la instalación de cuantas comodidades quieran establecerse en la cuestión de baños [...]»*³²⁸.

³²⁴ RESEÑA de los establecimientos balnearios ..., *op. cit.*, pp. 8-9.

³²⁵ Concesión el 25-2-1876 para la construcción de un Balneario en la playa de Portugaleta a Fermín Arnedo y Emiliano de Arriaga, Publicada en la Gaceta de Madrid del 3-3-1876. El expediente correspondiente en A.M.O.P.U., 15410-137.

³²⁶ J. E. DELMAS, *Guía histórico descriptiva del viajero en el señorío de Vizcaya (1864)*. G.E.V., Bilbao, 1980, p. 60. Sobre el veraneo de Portugaleta añade que: «[...] es el punto de reunión de una sociedad cosmopolita; allí desaparecen la etiqueta y se improvisan expediciones campestres, bailes y diversiones de todas clases».

³²⁷ Los pasos del proceso de urbanización de Portugaleta han sido exhaustivamente estudiados por G. PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, «Los ensanches del muelle ..., *op. cit.*, y *Portugaleta (1852-1960) ..., op. cit.*, pp. 41-86.

³²⁸ J. DE PEÑACERRADA, *Bilbao, puerto de baños. El Ferrocarril de Bilbao a La Avanzada de Algorta*, Juan E. Delmas, Bilbao, 1872, ver p. 19. Este folleto fue editado por los pro-

También en la *Reseña* de 1876 se señalaba la limitación de la playa y su peligrosidad, por lo que: «...la mayoría de los bañistas que residen en Portugalete atraviesan el Nervión (por dos cuartos) y van a tomar el baño en la hermosa playa de Las Arenas...»³²⁹.

Pero lo que acabó con el carácter residencial de Portugalete no fue la limitación de su playa, que de todas formas fue eliminada para permitir el paso de la carretera al puerto de Santurtzi en 1904-06³³⁰, sino la paulatina pérdida de las funciones de prestigio y turísticas, por la acumulación de actividades industriales, urbanas y portuarias en las áreas circundantes. La posición geográfica de la Villa, obligada cabecera para el puerto y las industrias cercanas en lógica implícita en el modelo de desarrollo económico impuesto para la margen izquierda de la ría, terminaron por integrarla en la economía industrial, aunque ahora como residencia para la población fabril.

Las grandes villas burguesas de gusto ecléctico que se levantaban en la zona de Abaro entraron en una paulatina decadencia. En 1929 quedaron integradas en la retícula del Plan de Ensanche, y desde este momento comenzó su lenta destrucción, convertidas en parcelas para la edificación de bloques de vecindad, hasta su práctica desaparición en la actualidad³³¹.

6.3. La articulación balnearia de Getxo: Ereaga y Las Arenas

En la orilla contraria de la ría, la situación de partida era muy distinta, y también lo fue su evolución. Dentro de la anteiglesia de Getxo convivieron dos modelos de desarrollo turístico muy diferenciados, articulados alrededor de cada una de las dos playas principales del municipio: Ereaga y Las Arenas.

motores de una línea de ferrocarril entre Bilbao y Algorta, que coincidían con los propietarios y promotores de la urbanización de Las Arenas.

³²⁹ *RESEÑA de los establecimientos balnearios y baños de mar situados en las provincias del norte de España y Mediodía de Francia*. Madrid: Imp. Vinuesa, 1872 (2.^a 1876), p. 8. De la misma forma, hasta la construcción del puente sobre el río Cadagua presentaba grandes problemas de comunicación con Bilbao, recomendando la *Reseña* el viaje en el ómnibus a Las Arenas (el servicio de tranvía se estableció en 1877), y atravesar la ría en barca, con lo que el trayecto duraba una hora y cuarto, o utilizar los vapores por la ría que salían cada quince minutos, con lo que el viaje se alargaba hasta hora y media o dos horas según la marea.

³³⁰ A pesar de ello se presentó un nuevo proyecto de balneario en 1908, bajo memoria, planos y presupuesto del arquitecto Santos Zunzunegui. A.G.A., Obras Públicas. Puertos, Caja AGA 944, Exp. 113, Sig:24/3 (Proyecto de Pabellón Balneario de Portugalete)

³³¹ G. PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, *Portugalete (1852-1960...)*, *op. cit.*, pp. 138-163. Este autor, al analizar la arquitectura unifamiliar burguesa de Portugalete destaca y describe sólo cinco villas o palacetes conservados en distinto estado, y unos diecinueve, varios de gran valor, ya desaparecidos.

6.3.1. Algorta y la playa de Ereaga

El ayuntamiento de Getxo actuó siempre desde la consideración de que *su* playa era Ereaga, y dirigió todos sus esfuerzos a promocionar la llegada allí de los bañistas. En primer lugar, se trató de garantizar un enlace más directo por carretera con Bilbao.

La carretera de Bilbao, habilitada sobre el camino de sirga, terminaba en Las Arenas, y la Diputación construía desde la década de 1850 la nueva carretera de Bilbao a Plentzia por Unbe. Hasta 1857, el Ayuntamiento propugnaba la prioridad de un empalme con esa nueva vía a través de Leioa y Asua³³², pero desde ese momento optó por impulsar la aprobación de un nuevo camino entre La Avanzada y Las Arenas³³³. La razón directa del cambio era el fomento de los baños³³⁴. Cuando lo consideró necesario, el municipio incluso cargó en solitario con la construcción del camino, empeñando la totalidad de sus recursos, exigiendo contribuciones especiales, y solicitando un empréstito. La obra se aprobó en 1863 y al año siguiente se remató su contrata.

Por otro lado, dada la posición topográfica de la playa —bajo los acantilados de Alangoeta y Satistegi— se presentaba el problema de garantizar el acceso cómodo de los bañistas, mediante una calle de enlace entre la carretera y la playa. En este caso, una suscripción de los propietarios de solares de Alangoeta reunió los fondos necesarios, y la obra se entregó en 1868³³⁵. Unos años después, en 1878, idénticas exposiciones sobre las virtudes de la playa de Ereaga y la cantidad de bañistas que la visitaban, se emplearon para justificar la financiación de un nuevo camino para peatones desde Satistegi a la playa³³⁶.

³³² Se separó así de la postura que había venido manteniendo desde 1854 conjuntamente con los municipios de Leioa y Erandio. A.F.B., Administrativo, Obras Municipales, Reg.59, Leg. 2, N.2. La carretera de Bilbao a Plentzia había sido incluida en el acuerdo foral de caminos de escala de 1818, pero quedó sin realizar, y en el nuevo plan acordado por las Juntas Generales en 1850 se colocó en el primer lugar de preferencia. P. A. NOVO LÓPEZ «La red de carreteras provinciales de Vizcaya anterior a la implantación del ferrocarril», *Historia contemporánea*, n.º 10, 1994, pp. 199-234, ver pp. 207-214.

³³³ Decidido el 16 de julio de 1857. A.H.M.G., Libro de Actas N.º 5, fols. 1-2., aunque justificado entonces por las necesidades del puerto. Ya explicado por las necesidades de acceso a las playas, se reafirmó ante la Diputación y todas las instancias administrativas entre 1858 y 1863. Libro de Actas N.º 5, fols. 62-64v (30-4-1860), y Carp. 55, Leg. 5.

³³⁴ En el informe (1861) del técnico encargado del planteamiento de la obra, se hace una auténtica exaltación de las virtudes de la playa de Ereaga, de la posición topográfica de Algorta, y de sus posibilidades de atracción de bañistas y veraneantes, sobre todo una vez que se pusiera en explotación el Ferrocarril de Bilbao a Tudela. A.F.B., Administrativo, Obras Municipales, Reg.59, Leg. 2, N.2.

³³⁵ A.H.M.G., Carp. 48, Leg. 26. Se puede apreciar la disposición de esta carretera en los planos de los solares de Alangoeta (ver figuras 4.4. y 4.5. en pp. 135-137).

³³⁶ En este caso, la iniciativa provino de una serie de vecinos de la misma Algorta, que animaban al Ayuntamiento a no incentivar únicamente los accesos a la playa desde la zona de Alangoeta, con razones que no pueden ser más claras: «[...] en la playa de Ereaga (...) se vañan (sic) multitud de forasteros, quienes dejan en el pueblo sus buenos pesos; pero de estos

A partir de la inauguración en 1877 del tramo entre Bilbao y Las Arenas del tranvía de Bilbao a Algorta, la compañía concesionaria mostró su reticencia a ampliar el servicio más allá de la Avanzada, por los desembolsos económicos que requerían las obras. Consecuentemente, el Ayuntamiento de Getxo desarrolló una presión permanente sobre la compañía concesionaria, forzando la realización de la línea, que debía dar servicio a Algorta y su playa, lo que consiguió finalmente en 1881³³⁷.

Por lo demás, el órgano municipal se encargó de la realización de progresivas mejoras de embellecimiento, que resultaban imprescindibles para atraer a los veraneantes: paseos frente a la playa y en la bajada a Ereaga, parque de la Avanzada en 1871, colocación de bancos y otros servicios recreativos³³⁸. De cualquier forma, el papel desplegado por las instancias públicas para la promoción turística del entorno de Ereaga estaba justificado por la escasa infraestructura local, y la falta de capitales particulares que soportaran la promoción³³⁹.

Dominaba en Algorta una sociedad muy tradicional, con una importante presencia de *indianos*, que buscaba un veraneo tranquilo y familiar. Los grupos más pudientes se concentraban en las mansiones que se fueron edificando rodeando la playa. La infraestructura hotelera se limitaba a unos pocos establecimientos: Fonda Buena Vista en Atxekolandeta (1864), Fonda San Ignacio (1882) y Hotel Ugarte (1889). Por otras parte, la institución recreativa más im-

pesos no participan mas que los de aquel barrio de Alanguetas por que sus casas están mejor situadas para recibir forasteros [...]. Los firmantes proponían también habilitar la zona del puerto, mediante una sencilla explicación y una rampa de bajada donde colocar casetas. Este era el «equipamiento» fundamental, que permitiría atraer hacia el puerto «[...] a forasteros con recursos, los que hasta ahora se retraían por que no quieren desnudarse y bestirse (sic) a la vista del público pudiéndolo hacer dentro de la caseta; solamente acuden hoy al puerto a vañarse (sic), separando la mayoría de la gente del pueblo, personas que tratan de economizar lo posible porque no cuentan con recursos y Ud. comprende muy bien que el que no tiene no puede dar». A.H.M.G., Carp. 43, Legs.19 y 24., y Carp. 15, Leg. 5. El acuerdo municipal afirmativo preveía financiar la construcción por medio del aumento de los arbitrios resultante de la mayor afluencia de visitantes. Libro de Actas N.º 11, fols. 138-141 (2-9-1877).

³³⁷ La actas municipales recogen multitud de acuerdos, reuniones, informes y quejas sobre este asunto entre 1876 y 1881. El Ayuntamiento recurrió a todos los medios a su alcance para imponer la realización de la línea hasta los límites de la concesión, incluyendo una suplica al Ministro de Fomento, y la presentación del asunto al diputado del distrito Martín Zabala para que lo presentara en las Cortes en 1876. Finalmente, llegaron a un acuerdo que comportaba la apertura por el Ayuntamiento de una nueva calle que facilitara el paso del tranvía hasta la plaza de San Ignacio, la actual avenida de Neguri. El acuerdo de base se firmó el 24 de diciembre de 1879. Los pasos más importantes se pueden ver en A.H.M.G., Libro de Actas N.º 10 a N.º 14 (varios decretos), y A.F.B., Administrativo, Ferrocarriles y Tranvías, Carp. 1627-19, Exp. 2

³³⁸ También estableció una banda de música municipal en 1879. A.H.M.G., Carp. 57, Leg. 2, y Libro de Actas N.º 11, fols. 127-129v (16-10-1879).

³³⁹ Inicialmente, sólo se encontraban servicios y atracciones propias de una población reducida y de escaso nivel adquisitivo. Así, en 1868 los servicios recreativos o de «diversiones» de Algorta se limitaban a un juego de bolos, un salón de billar y once tabernas. A.H.M.G., Carp. 31, Leg. 19.

portante era el Casino Algorteoño (1878). En 1876 se calculaba que unos cuatrocientos bañistas frecuentaban las playas de Algorta durante la temporada, y se consideraba que: «*Los baños de Algorta son convenientes a las familias que buscan un buen clima y tranquilidad a la vez*»³⁴⁰.

En cuanto a los balnearios de la playa de Ereaga, se plantearon diversas iniciativas en 1878 y 1891, que resultaron frustradas por problemas de viabilidad económica o dificultades en la construcción³⁴¹. Sólo se llegó a levantar el denominado *La Perla*, promovido por Antonio Arechavala en 1887.

La Perla era el característico pabellón balneario sobre machones en la playa. En 1895 el empuje de la subida de las mareas consecuente a las obras realizadas por la Junta de Obras del Puerto en el Abra ocasionó su ruina. El ayuntamiento decretó una concesión temporal de un terreno público más retrasado para la erección de un nuevo edificio. Este se construyó bajo planos de Francisco Ciriaco Menchaca en 1897. Ocupaba una superficie de ciento veintiséis metros cuadrados, con una sólida estructura dispuesta en planta baja (duchas y bañeras) y alto (bañeras y vestidores)³⁴².

Su vida fue corta. En 1899 el municipio ya comenzó los primeros trámites de derribo con el fin de ampliar el tramo final del camino de bajada a Ereaga, y realizar un pequeño parque sobre su solar. Finalmente, éste se consumó en 1912³⁴³. En esa fecha, ya estaba en marcha la construcción del nuevo balneario de Igere-txe, que protagonizaría una nueva etapa de la vida turística del municipio.

6.3.2. *Las Arenas: la playa de Bilbao*

El modelo de desarrollo turístico de Las Arenas fue absolutamente distinto al de Algorta, y muy alejado de lo habitual en las costas cantábricas. Por el contrario, sus antecedentes directos se encontraban en los ejemplos más

³⁴⁰ RESEÑA de los establecimientos balnearios ..., *op. cit.*, p. 8. Los precios del alojamiento en Algorta eran muy inferiores en esta época a los que se podían encontrar en Las Arenas, coincidiendo los más caros de las fondas y albergues algorteoños (30 reales diarios) con el valor mínimo del establecimiento de Las Arenas.

³⁴¹ La concesión original para fue conseguida por Alejandro María Meñaca el 13 de julio de 1879, y publicada en la Gaceta de Madrid del 25 de julio de 1879 (Tomo III, Pag. 297, Num.206). Consistía en una galería balnearia de madera en la parte meridional de la playa, diseñada por el arquitecto Domingo Fort, que pretendía ocupar 271 m² de dominio público. La renuncia del concesionario se realizó el 18 de diciembre de 1880. El expediente completo en A.M.O.P.U., 15411-13. El proyecto de 1891, encabezado por Carlos Beraza y publicado en el B.O.P.V. del 24 de noviembre de 1891, fue rechazado desde el primer momento por el Ayuntamiento. A.H.M.G., Carp. 41, Leg. 27.

³⁴² La concesión se formalizó el 11 de abril de 1897, con la obligación de derribarlo si fuera necesario para utilidad pública, y la condición de suministrar baños gratuitos a los residentes del Hospital-Hospicio municipal. A.H.M.G., Carp. 41, Leg. 26 y Carp. 58, Leg. 26.

³⁴³ A.H.M.G., Carp. 41, Leg. 26 y A.M.G., S.1 antigua, Leg. 77, N.24, y S.2 antigua, Leg. 292, N.2.

avanzados de las estaciones dirigidas por un gran balneario de *Open Sea* a la inglesa, como el implantado en Dieppe desde 1822.

En Las Arenas, la promoción integral de la localidad correspondió al grupo familiar de los Aguirre y contó con una detallada planificación. Los distintos pasos planteados por los Aguirre demuestran un conocimiento profundo de los hábitos de ocio y los modelos de desarrollo turístico foráneos³⁴⁴. Pero además, en Las Arenas la promoción turística aparece entremezclada siempre con intereses inmobiliarios, formando dos partes del mismo negocio.

Las adquisiciones de terrenos desamortizados iniciadas por Máximo Aguirre Ugarte, en 1856, estaban ya dirigidas a la creación de un proyecto de población de baños. Antes de su fallecimiento en 1863, Máximo Aguirre amplió estas propiedades con el resto de la vega de Lamiako en las jurisdicciones de Leioa y Erandio, realizó los trabajos imprescindibles de saneamiento y fijación de las marismas, y encargó el diseño de un plano particular de población sobre la marisma en el término de Getxo. Sus herederos ampliaron este primer esquema de promoción directa, y se concentraron en la adquisición de nuevos terrenos (arenales y juncuales), que incluían la zona de dunas litorales y toda la orilla de la playa.

En julio de 1866, inserto en una de sus repetidas solicitudes formuladas por la sociedad Viuda e Hijos de Máximo Aguirre para forzar al Estado la salida de nuevos terrenos desamortizados, ya estaba definida la estrategia que dirigiría desde entonces las operaciones:

«[...] se sacara a pública subasta los arenales de Guecho pertenecientes al Estado, y en la zona que actualmente se toman los baños de mar, para construir un establecimiento semejante a los de Biarritz y demás puntos del extranjero.»³⁴⁵

En 1869, tras el éxito de sus presiones, las adquisiciones de esos años les habían permitido formar una nueva gran propiedad y controlar la mayoría del perímetro de dunas inmediatas a la playa. El paso inmediato era la construcción del Balneario.

³⁴⁴ Un dato a tener en cuenta es que, además del indudable conocimiento sobre la situación de las costumbres de ocio de Francia y Gran Bretaña, a través de la actividad comercial, hay dos situaciones que relacionan directamente a Máximo Aguirre con áreas de baños de mar. Así, la familia Aguirre fue una de las muchas refugiadas en la costa del País Vasco francés durante la Primera Guerra Carlista, y el propio Eduardo Aguirre Labroche nació en Baiona. Por otra parte, cuando en 1833 fue nombrado cónsul de los EE.UU. en Bilbao, sus avalistas ante el Gobierno de Andrew Jackson fueron varios comerciantes de New Bedford (Mass.) que se encuentra junto a la ciudad de Providence, y muy cerca de Newport, el más importante centro balneario de los Estados Unidos durante la segunda mitad del siglo XIX.

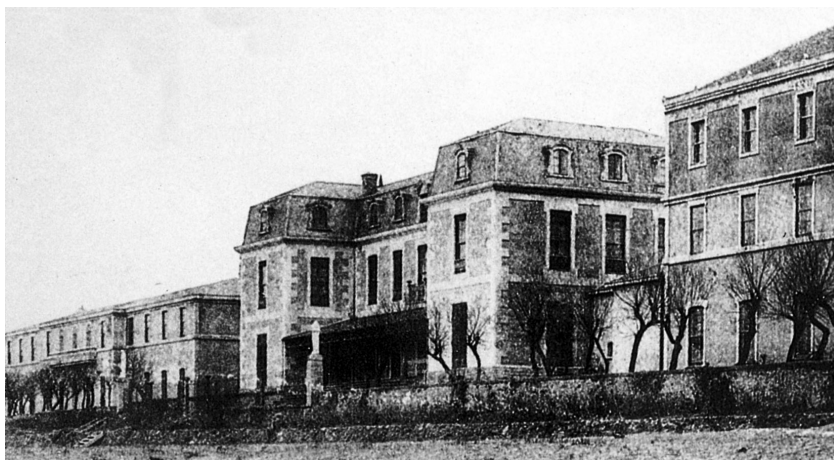
³⁴⁵ Solicitud al Gobernador de Vizcaya, que éste transfiere para su informe al ingeniero de caminos de la provincia el 27 de julio de 1866. A.H.P.V., Hacienda, H-234 (cuadernillo año 1866).

6.3.2.1. EL BALNEARIO DE LAS ARENAS

El Balneario de los Aguirre o *Establecimiento de Baños de Mar Bilbaínos* no era un pabellón balneario de estructura frágil sobre pilotes o machones en la arena de los que abundaban en la costa cantábrica. Se trataba de un complejo de tres edificios realizados en sillería y mampostería, con tejados de pizarra y acabados estilísticos eclécticos, propios de los modelos formales del Segundo Imperio. Los edificios se hallaban unidos por galerías de comunicación y rodeado de jardines, que cubrían una superficie de 9.253 metros cuadrados, de los que 1.422 m² estaban edificados.

FIGURA 6.1.

Vista del conjunto del Establecimiento de Baños de Mar Bilbaínos de Las Arenas



El edificio central, o *Casino*, de trescientos treinta y dos metros cuadrados de planta, constaba de sótano, con las cocinas, cabinas de baños templados y dependencias auxiliares. En el piso bajo se situaba un comedor, el salón de baile, lectura, billar. Los dos pisos altos, el segundo abuhardillado, se distribuían en habitaciones de lujo para huéspedes. Los dos pabellones gemelos que le flanqueaban a los lados (pabellón Algorta y pabellón Portugaleta) constaban cada uno con quinientos cincuenta metros cuadrados de planta. En el Algorta el piso bajo estaba dedicado a comedor (para cinco cincuenta personas), comedores pequeños y servicios hoteleros, y el principal con treinta y tres habitaciones. El Pabellón Portugaleta, además de los comedores, contenía cincuenta alcobas³⁴⁶.

³⁴⁶ Datos extraídos de la descripción para su inscripción en el Registro Territorial: R.P.T.B., Libros de Getxo, Finca 430, Libro 6, fols. 110v-111v (21-12-1870), y de los señalados en *Bilbao y sus cercanías (cuaderno fotográfico)*. s.l. (Bilbao), s.a. (aprox. 1880).

Para acometer una obra de estas características, que en 1870 se valoraba en 219.653 pesetas, Eduardo y Ezequiel Aguirre buscaron la colaboración de los capitales de Bilbao³⁴⁷. Convocaron una reunión en su escritorio de Bilbao el día 31 de agosto de 1868, y lograron el compromiso de setenta y nueve suscriptores, que constituyeron la comanditaria *Sociedad de Baños de Mar Aguirre y Cía.*³⁴⁸. En el capital, muy repartido, se encontraba buena parte del comercio y la industria de Bilbao. En cambio, sólo un 11% fue suscrito por personas de fuera de Vizcaya, mientras la sociedad promotora, *Hijos de Máximo Aguirre*, aportó un 36,6% del total³⁴⁹.

Desde luego, los Aguirre y José Niceto Urquizu, como dueños de los terrenos circundantes, resultaban muy beneficiados en sus negocios inmobiliarios. Por ello se estipularon una serie de cláusulas compensatorias: los primeros cedían gratuitamente los terrenos, y ambos el derecho de caza en Lamiako y Crezalu durante cinco años, la administración se encomendaba a una gerencia gratuita asignada a Eduardo y Ezequiel Aguirre, y una Junta Consultiva de siete miembros, en la que los votos se contarían por acciones poseídas hasta un máximo de cinco votos, sea cual fuere la participación³⁵⁰.

La sociedad tuvo una vida muy corta. En 1870 ya debió pedir un crédito a la *Compañía Ybarra Hermanos* de Bilbao por valor de 50.000 ptas., para acometer obras de mejora en el edificio. Las cargas eran muy altas y los pequeños accionistas desconfiaron de la rentabilidad del negocio, negándose a suscribir los nuevos desembolsos necesarios para continuar las mejoras y atraer a los bañistas. Ante este panorama, en 1871 los hermanos Aguirre llegaron a un acuerdo de liquidación de la Sociedad, ofreciendo la recompra de todas las acciones emitidas. Ahora bien, el pago no se haría en metálico, sino que se compensaría por medio de solares de su urbanización de Lamiako, a razón de novecientos metros cuadrados (medio solar original), que se valoraron en mil pesetas, por cada cuatro acciones, lo que significaba que se capitalizaban al 50%. A cambio, ellos se quedaban dueños exclusivos de las instalaciones y cargaban con la totalidad de la hipoteca³⁵¹.

³⁴⁷ La cantidad corresponde al momento de su inscripción en el Registro de la Propiedad (21 de diciembre de 1870). Las vicisitudes completas de esta finca en el Registro Territorial se pueden encontrar en: R.P.T.B., Libros de Getxo, Finca 430, Libro 6, fols. 110-112v; Libro 7, fols. 65-68v; Libro 12, fols. 177-182v; y Libro 27, fols. 73-83v.

³⁴⁸ Se escrituró con un capital de 600.000 reales el 16 de abril de 1869. A.H.P.V., Fondo Notarial, Protocolos de Julián Ansuategui, Leg. 5938, fols. 405-416.

³⁴⁹ Los accionistas foráneos provenían de Madrid, Guipúzcoa, Álava, Navarra y Burgos. Las 300 acciones de 200 escudos emitidas eran nominativas y endosables. La mayoría de los accionistas suscribieron entre una y cuatro acciones. Sólo participaron con más de diez, además de los Aguirre: los hermanos Juan, Vicente y Cayetano Uhagón Arechaga, Ricardo Arellano Arróspide (cuñado de Eduardo Aguirre), Eduardo Coste Vildósola (marido de Carmen Aguirre), Martín Zabala Andirengochea (casado con una Arellano) y José Niceto Urquizu Arriaga.

³⁵⁰ Fueron nombrados para la Junta José Antonio Ybarra, Juan Zabala, Juan Amann, Julián Torre, Manuel Barandica, Luis León y Manuel Gortazar.

³⁵¹ Disolución de Aguirre y Cía. en A.H.P.V., Fondo Notarial, Protocolos de Félix Uribarri, Leg. 6192, fols. 638-645, 22-5-1871.

FIGURA 6.2.

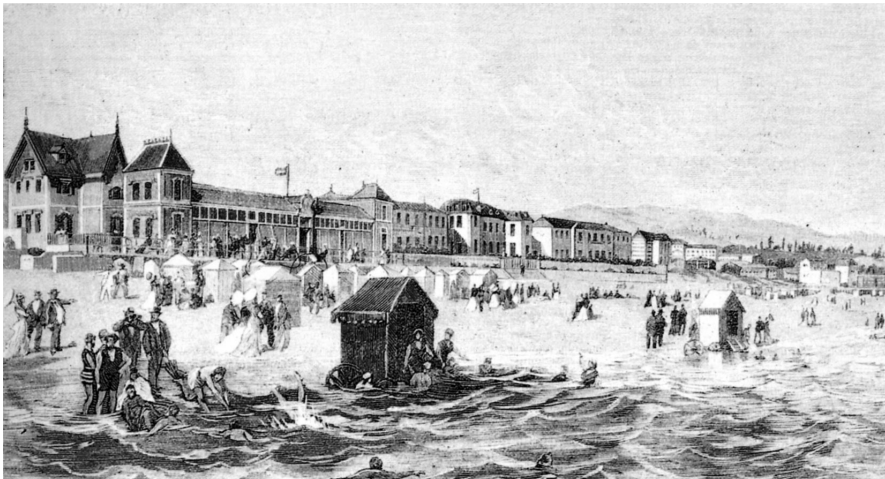
Imagen del balneario, hoteles y vida playera de Las Arenas en 1871



Fuente: La Ilustración de Madrid, Tomo II, año II, n.40, 30 de agosto de 1871.

FIGURA 6.3.

Vista de la Playa de Las Arenas en 1879, con el balneario Aguirre en el centro flanqueado por otros pabellones e instalaciones balnearias



Fuente: La Ilustración Española y Americana, año XXIII, n.º XXIV, 30-6-1879.

De esta forma, Eduardo y Ezequiel Aguirre recuperaban la exclusividad de la promoción sin tener que realizar desembolsos líquidos, a la vez que lograban colocar unos cuarenta mil metros cuadrados (alrededor de veintidós solares completos) de su plano de Lamiako. Desde luego, el precio era tres veces inferior a lo que hasta entonces se estaba pagando, pero también coincidía con un momento de escasa actividad inmobiliaria³⁵².

6.3.2.2. EL TREN A LA PLAYA

Los años inmediatos fueron los de consolidación del modelo aplicado. En ese mismo año 1871, los Aguirre intentaron redondear la promoción mediante el trazado de una línea de ferrocarril entre Bilbao y su balneario. En la memoria del proyecto, aunque no renunciaban a presentar datos sobre las posibilidades económicas del transporte de mercancías provenientes de los fondeaderos de la ría y las industrias de la zona, el tráfico de pasajeros hacia las estaciones de baños constituía sin duda el mercado fundamental³⁵³.

Su objetivo era suplir las deficiencias de los transportes existentes (vapores de la ría, carruajes y ómnibus) abaratar su precio y reducir la duración del viaje, además de la superior comodidad que el ferrocarril ofrecía a los viajeros. En ese momento, el servicio de viajeros por la margen derecha estaba servido por los vapores de pasaje, los carruajes particulares y el servicio de ómnibus, que calculaban había contado con cuarenta y cinco unidades, haciendo dos viajes diarios durante el verano de 1871, cifra que se había reducido a veinticinco en invierno. Pretendían reducir el precio a la mitad, y rebajar la duración del viaje a la quinta parte (de hora y media a veinte minutos)³⁵⁴.

Para animar la suscripción (calculada en ocho millones de reales), que a la postre quedó sin verificar y el proyecto suspendido³⁵⁵, editaron un folleto

³⁵² La lista completa de los solares asignados, sus medidas y beneficiarios en J. M. BEAS-COECHEA GANGOITI «Sociedad y política territorial en Getxo (1855-1935): la familia Aguirre-Coste», en *III Jornadas de Estudios Históricos Locales de Vasconia, Iruña, 1993. Cuaderno de Sección Historia-Geografía, 21*, Eusko Ikaskuntza / Sociedad de Estudios Vascos Cuaderno de Sección Historia-Geografía, 21, Donostia, 1993, pp. 301-328, cuadro de la p. 316.

³⁵³ En palabras de los promotores: «*En la desembocadura está en vías de construcción un pueblo nuevo, cuyas elegantes casas y jardines demuestran a primera vista que es ya hoy, y ha de ser en un porvenir muy próximo la estancia predilecta de verano para los hijos de Bilbao. En este mismo sitio se ha construido recientemente un magnífico establecimiento balneario, que ofrece a los bañistas cuantas comodidades puede exigir el gusto más refinado*». Ferrocarril de Bilbao a la Avanzada de Algorta. Memoria (18-12-1871). En A.F.B., Administrativo, Obras Públicas, GK-DC-1683.

³⁵⁴ Su argumento queda muy claro en este párrafo: «[...] *cuando se trata de movimiento de bañistas, [...], la baratura, la comodidad y la economía de tiempo son condiciones tan indispensables que sin ellas es imposible explotar las riquezas naturales con que la Providencia haya dotado a la región más favorecida*». En *Ibidem*.

³⁵⁵ Las reticencias de los ahorradores bilbaínos derivaban de las recientes experiencias nefastas de los ferrocarriles españoles, y especialmente del ferrocarril de Bilbao a Tudela. El co-

explicativo³⁵⁶. Desde el mismo título, *Bilbao, puerto de baños*, se manifiesta la idea que intentaban hacer calar entre los posibles suscriptores. Las Arenas era comprendida como la playa de Bilbao, los mismo que la Concha en San Sebastián o el Sardinero en Santander. La única diferencia era que mientras Santander se encontraba a veinte o veinticinco minutos de su playa, Bilbao lo estaba a unos catorce kilómetros, que se convertían en cerca de una hora de viaje.

El acceso cómodo y rápido por ferrocarril atraería a los visitantes a Bilbao, que podrían elegir quedarse en la Villa y visitar regularmente los baños en el ferrocarril, o instalarse en la misma estación balnearia. A la vez los mismos bilbaínos impedidos por sus negocios a permanecer en la ciudad podrían desplazarse regularmente a los baños³⁵⁷. De aquí a la definición del suburbio de residencia secundaria sólo faltaba un ligero paso. La posición de los Aguirre quedaba claramente expuesta, cual era la clientela que buscaban, y qué pretendían conseguir. Y aún lo era más observando la propuesta de trazado, que pasaba por el Campo Volantín, y entraba en Las Arenas atravesando *su* barrio de Lamiako, llegaba hasta delante de *su* balneario, y tenía en final justo antes de la Avanzada, en *sus* arenas ya convertidos en pinares.

El ferrocarril fracasó momentáneamente, pero todavía llegaron a practicar otro espectacular intento de promoción. Cualquier gran estación de baños que se preciara debía contar con el apoyo de los medios aristocráticos o las familias reales. En 1872, el rey Amadeo de Saboya visitó la costa del Cantábrico. Aprovechando la ocasión se le invitó a visitar Las Arenas, donde al parecer fue recibido por los hijos del general Prim. Eduardo y Ezequiel Aguirre buscaron el patrocinio Real de su población, ofreciéndole la cesión de una parcela junto al Establecimiento de Baños en el caso de que decidiera fijarse en esta localidad para sus estancias de verano, así como bautizar a la población naciente *Villa Victoria*, en honor de la Reina³⁵⁸.

mienzo inmediato de la Guerra Carlista terminó de por hacer naufragar el proyecto. P.A. NOVO LÓPEZ, «Los ferrocarriles de ...», *op. cit.*, pp. 61-64.

³⁵⁶ J. DE PEÑACERRADA, *Bilbao, puerto de baños...*, *op. cit.*

³⁵⁷ El folleto concluye su argumentación afirmando que: «... *Comprendemos que todavía no estamos en condiciones de luchar con Biarritz, San Sebastián ni Santander; pero nadie nos negará que ocupamos ya el primer lugar después de estos puntos y que convertido Bilbao en puerto de baños, competirá con ellos*». J. DE PEÑACERRADA, *Bilbao, puerto de baños...*, *op. cit.*, pp. 10-11.

³⁵⁸ La información proviene de la copia conservada en el Archivo Municipal de Getxo de una carta fechada el 11 de agosto de 1872. En uno de sus párrafos reinciden con gran claridad en sus ideas expuestas ya con anterioridad: «[...] *Su Majestad que acaba de visitar los tres principales puertos de baños de mar del mar Cantábrico* (se refieren a San Sebastián, Santander y Bilbao-Las Arenas), *ha observado que mientras la naturaleza les ha dotado de condiciones mejores que los de los puertos extranjeros, de mayor nombradía, se nota con dolor para el orgullo nacional que no se hallan aún a la altura de aquellos en comodidades y distracciones y que así se explica que una gran parte de nuestras familias mas acomodadas vayan a veranear a Biarritz, San Juan de Luz y Arcadon (sic) etc... enriqueciendo aquellos puertos en perjuicio*

6.3.2.3. EL RELANZAMIENTO BALNEARIO DE LAS ARENAS TRAS LA GUERRA CARLISTA

La caída de la monarquía de Saboya, la proclamación de la República, y el estallido de la Guerra Carlista cortó abruptamente toda esta línea de evolución. El mismo edificio balneario sufrió considerables daños. Sus reparaciones incluyeron la edificación hacia 1877 de un cuarto edificio, el *Pabellón Camino*, de cuatrocientos nueve metros cuadrados y tres alturas³⁵⁹. En esta fecha, Las Arenas ya era una estación consolidada. Mañe y Flaquer la describía³⁶⁰:

«[...] como un vasto jardín junto a la playa, [...] cubierto de numerosas y elegantes viviendas, chalets o quintas a la inglesa, establecimientos de baños que nada dejan de desear [...]. Durante el verano Las Arenas son un desahogo para Bilbao y una estación de baños buscada y frecuentada por muchas familias de Madrid y otros puntos de España. La vida allí es alegre y cómoda —no digo barata— y los elegantes de Bilbao acuden con frecuencia, particularmente los días festivos».

A partir de este momento, la vida turística se estabilizó definitivamente. El balneario Aguirre siguió actuando como polo director de todo el calendario de actividades de recreo y la vida social de la estación, y principal organizador de los entretenimientos que integraban la rutina de las playa y paseos³⁶¹. Los autores de la *Reseña* calculaban que el establecimiento podía albergar a unos ciento cincuenta bañistas simultáneamente, y durante la temporada podrían concurrir a él unos mil. En cuanto a las atracciones señalaba:

de los puertos españoles». A.H.M.G., Carp. 49, Leg. 15. También aparece reseñada en J. J. B. MERINO URRUTIA, *Apuntes para la Historia de Guecho*, Bilbao, 1970 (1.ª 1958). y F. YBARRA «Historia del turismo en Guecho», en *Vizcaya en la promoción del Turismo Nacional*, 1965. Ambos se refieren como fuente a unos libros diarios del Balneario redactados por su administrador Andrés Larrazabal.

³⁵⁹ Durante la década de 1880 este edificio se ocupaba con una capilla, cocheras, cuadras, habitaciones de servicio y de la administración, y cuartos auxiliares de planchado, lavado y otras dependencias. En *Bilbao y sus cercanías (cuaderno fotográfico)*. s.l. (Bilbao): s.a. (aprox. 1880).

³⁶⁰ J. MAÑE Y FLAQUER, *Viaje por Vizcaya al final de su etapa foral*, Villar, Bilbao, 1967, p. 162. También Delmas, refiriéndose a unos años antes comentaba que:»[...] *la especulación y el capricho se han dado la mano para hacer de este pueblecito un Baden o un Biarritz*». J.E. DELMAS, *Guía histórico descriptiva ...*, op. cit., p. 68.

³⁶¹ Se pueden encontrar distintas referencias a los modos de vida veraneante practicada durante los primeros años de vida de la estación de Las Arenas en libros de memorias y recuerdos de la época. Entre los más interesantes: A. DE AGUIRRE, *Excursiones y recuerdos*, Juan E. Delmas, Bilbao, 1871, y J. ORUETA, *Memorias de un bilbaino 1870-1900*, Nueva Editorial, San Sebastián, 1929.

«Hay salón de baile, de conciertos, biblioteca y periódicos españoles y extranjeros, magnífico comedor para 200 cubiertos, gabinetes particulares y restaurant por lista. Además existen gabinetes de baño con pila de mármol, para los que quieren tomar baños calientes, con aguas de mar o dulce. Un gran café con billar, sala de armas, hermosos jardines con gimnasio, juego de “croquet” en la playa, lindos y pintorescos paseos a pie, a caballo y en carruajes, carreras a caballo y en asnos por la playa, permiten a los bañistas tener todas las distracciones que ofrecen las principales estaciones balnearias»³⁶².

Además, aprovechando los grandes superficies cercanas en poder de los propietarios y que permanecían sin edificar, articularon diversos espacios recreativos. Ya hemos comentado antes la caza, que se podía practicar en los pinares y la vega de Lamiako³⁶³. En esta zona se habilitaron también espacios para la práctica del recién importado *football*, y de otros deportes como el tiro de pichón o el polo³⁶⁴. Las carreras de caballos tuvieron una gran éxito. Tras el primer festejo, aprovechando la visita de la Familia Real en septiembre de 1887, se acometió la habilitación del hipódromo, inaugurado en agosto de 1889³⁶⁵.

El problema del transporte fue de nuevo acometido desde 1883. Los Aguirre achacaban al servicio del tranvía con Bilbao, establecido en 1877, las mismas deficiencias de lentitud y falta de comodidad que antes de la Guerra Carlista tenían los ómnibuses³⁶⁶. La concesión de una línea de ferrocarril en 1883 llevó a la constitución de la Cía. de Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas al año siguiente, en la que los Aguirre-Coste poseía el 32,5% del capital³⁶⁷. La línea fue inaugurada por la Familia Real el 1 de julio de 1887. Sin embargo, el evidente éxito de la promoción turística e inmobiliaria había acarreado la aparición de otros agentes además de los Aguirre.

En la misma playa fueron levantándose nuevos pabellones balnearios, bajo el régimen de concesión gubernamental, y sin instalaciones hotele-

³⁶² RESEÑA de los establecimientos balnearios ..., *op. cit.*, pp. 7-8.

³⁶³ La práctica cinegética solía ser frecuente en los menús de entretenimientos de las estaciones balnearias de la época. C. ÁLVAREZ QUINTANA, *Baños de mar en Ribadesella* ..., *op. cit.*, pp. 535-550.

³⁶⁴ Además, las aguas del Abra sirvieron como marco para la disputa de regatas náuticas, organizadas por el Club Náutico de Bilbao desde 1881. A.H.M.G., Libro de Actas N.º 14, fols. 137-138 (20-8-1881).

³⁶⁵ Bajo regencia de la Sociedad de Fomento de la Cría Caballas Vizcaína, encabezada por Emiliano de Olano y Augustus Levison, se organizaron nuevas jornadas en 1890 y 1891. En las de este último año, reservadas a pura sangres, se repartieron 50.000 ptas. en premios: «cantidad que supera a cuantas se han ofrecido por otros hipódromos de España» A.H.M.G., Carp. 14, Leg. 30. Sin embargo, ese mismo año los Aguirre vendieron el terreno donde se enclavaban las instalaciones hípicas a los representantes de una sociedad que levantaría la Fábrica de Alcoholes. R.P.T.B., Libros de Leioa, Finca 214, Libro 6, fols. 8-9.

³⁶⁶ La RESEÑA de los establecimientos balnearios ..., *op. cit.*, p. 7., indicaba el servicio de ómnibus partía de Bilbao cada quince minutos, y el trayecto duraba una hora.

³⁶⁷ P. A. NOVO LÓPEZ, *La explotación de la* ..., *op. cit.*, pp. 383-384.

ras³⁶⁸. En 1877 se construyó el de Severo Díaz Reynes, que había adquirido la concesión sobre una parte de la playa cercana al Balneario Aguirre que poseía Eduardo Aguirre³⁶⁹, y que formó la sociedad *Galería Balnearia de Las Arenas*³⁷⁰. Consistía en una galería de tres cuerpos sobre veintidós machones de cantería, que medía cincuenta metros de largo por siete y medio de ancho, y constaba de planta baja en la galería central, y un piso alto en los dos laterales³⁷¹.

En 1880 pretendieron ampliar su oferta con un llamado *balneario portátil*, de madera y sobre ruedas «destinado al público que carece de medios para acudir a los establecimientos de lujo»³⁷², pero encontró una enconada oposición. Además, invadía el espacio de otra concesión balnearia, la decretada el 3 de julio de 1878 a Narciso Goiri, y a la que éste renunciaría finalmente en 1883³⁷³.

Las instalaciones provisionales que se colocaban sobre las playas — como casetas de baño, kioscos, estacas y maromas — y la regulación sobre el orden y la moral quedaba bajo jurisdicción municipal. En este sentido, la primera reglamentación data de 1867, momento en el que se estableció la obligatoriedad del permiso administrativo para instalar casetas y el pago de una tasa³⁷⁴. Las estacas y maromas de Ereaga fueron financiadas por el mismo Ayuntamiento en 1868³⁷⁵.

Tras la Guerra Carlista, las presiones para la instalación de casetas se intensificaron. Ahí encaja la propuesta de ampliación del pabellón balneario de Díaz Reynes y Gómez Riera en 1880, al que el Ayuntamiento se opuso por considerar que se hallaba muy cercana a la fórmula de la caseta playera, y que

³⁶⁸ Antes de que los Aguirre edificaran el suyo, ya se habían presentado dos proyectos de balneario, encabezados por Diego Uribarri (1861) y Francisco Acha (1864). A.H.P.V., Hacienda, H-233 y H-234. y A.M.O.P.U., 15444-179-18.

³⁶⁹ Concesión del 9 de marzo de 1876, cedida el 5 de octubre de 1877 a cambio de 3.500 pesetas.

³⁷⁰ Los promotores fueron, además de Díaz Reynes, Federico Laguna Morales y Severo Gómez Riera, todos vinculados a la administración militar de Vizcaya. En 1886 la concesión fue adquirida por el abogado madrileño Jacinto Berrueta, que la traspasaría en 1896 a Ángel Urresti. R.P.T.B., Libros de Getxo, Finca 594, Libro 10, fols. 67-72v; Libro 16, fols. 42-47v; Libro 19, fols. 122-126v; Libro 30, fols. 234-236.

³⁷¹ A.M.O.P.U., 15411-12.

³⁷² Era, pues, un «[...] balneario económico, llamándose así, no solo por su modesta construcción, sino que también por la economía de sus precios, extendiendo nuestro deseo al propósito caritativo de dar baños gratis a las personas que justifiquen hallarse sin medios de satisfacerlos». Se trataba de una plataforma sobre ruedas de hierro, con una especie de fila de casetas de baño adosadas (caballeros y señoras) más un pequeño cuerpo central, todo ello de madera. Ocupaba diecisiete y medio metros largo, por dos y medio metros de ancho, y tres metros de altura, con escaleras portátiles para acceder a cada departamento. A.M.O.P.U., 15411-12.

³⁷³ La solicitud se realizó el 18 de septiembre de 1877, y contaba con un presupuesto cercano a los doscientos mil reales. El concesionario aprovechó la omisión de la fijación de un plazo de ejecución obligatoria y fue retrasando su puesta en marcha. Tras estudiar la evolución de las mareas entre 1878 y 1882 llevó al convencimiento de que: «[...] una obra ligera como la que planeo es imposible y una más sólida ruinoso por el desembolso de capital [...]» A.M.O.P.U., 15411-23.

³⁷⁴ A.H.M.G., Libro de Actas N.º 7, fols. 71-72v (20-2-1867).

³⁷⁵ A.H.M.G., Libro de Actas N.º 7, fols. 176v-177 (30-5-1868) y Libro N.º 7 bis, fols. 92v-94v (20-11-1869).

de permitirse comportaba un monopolio sobre ese sector³⁷⁶. Esto le llevó a establecer una regulación definitiva sobre el asunto, mediante la división de la playa de Las Arenas en zonas con sus correspondientes licencias de casetas³⁷⁷. El mismo año de 1881, esta medida se completaría con la publicación de un bando sobre baños, que también regulaba las cuestiones de policía y moral en las playas, y establecía un cuerpo de vigilantes.

Paralelamente, el barrio se fue dotando de nuevos servicios, centros de reunión, sociales y de esparcimiento. Las vetustas fondas Cortina (1860) y Bernardino (1866) fueron sustituidas por los hoteles Antolín (1880, frente al puente colgante), Ventura (1877), y distintas casas de baños calientes de como las de Urresti (1900) y Felipa Bustingorri (1888). Esta última empresaria llegó a instalar entre la playa y la iglesia de Las Mercedes un complejo, que incluía la mencionada casa de baños y la fonda Las Delicias. Junto a ellos, se abrieron *salones de recreo* como el de Martín Zabala (1888), y el de Larrazabal (1886).

6.3.3. *La crisis del modelo balneario*

Toda esta estructuración fundamentada en el turismo sufrió un rudo golpe con el inicio de la construcción del puerto exterior del Abra. Las obras del rompeolas y muelles de Santurtzi provocaron un desplazamiento de las corrientes y el oleaje, que durante los primeros años de la década de 1890 fueron socavando la playa de Las Arenas, arrastrando la arena y amenazando las construcciones más cercanas a la líneas de marea, algunas de las cuales terminaron hundiéndose. La misma galería balnearia sobre machones había quedado arruinada para 1893, y definitivamente eliminada en 1896. La realización inmediata del muelle de Churruca terminó por consagrar la desaparición

³⁷⁶ El enunciado del municipio es: «[...] *no conviene conceder al interesado la autorización que solicita por que lo que se requiere en la playa de que se trata es completa libertad para que cuantos gusten pongan casetas, previo permiso competente como se está practicando, con destino a baños a fin de que puedan sacar la vida y a la vez sea mas beneficosa para el publico la abundancia y al propio tiempo la competencia, como también pueda colocar cualquiera en particular, sin obstáculo alguno, para si o su familia, caseta o casetas en la expresada playa; por que en concepto de este municipio lo que se trata en buena teoría con el proyecto es hacerse dueño o poseedor exclusivo de toda la playa, lo cual conviene de ninguna manera [...]*». A.H.M.G., Libro de Actas N.º 13, fols. 110-111v (3-6-1880).

³⁷⁷ «[...] *acuerda el Ayuntamiento que tomando por punto de partida el callejón que desde la capilla de los Srs Aguirres se dirige a la playa de mar de Las Arenas quede dividido en 16 lotes o números de sesenta pies de fondo cada uno el espacio que media desde el confín de dicho callejón hasta el muro del muelle de la ría dejando quince metros de anchura contra este sin incluir en la división, con el objeto de que se conceda por la autoridad local de acuerdo con la de marina con arreglo a la Ley de Aguas el oportuno permiso a los que soliciten para colocar en dichos lotes las casetas con destino a baños de mar*». A.H.M.G. Libro de Actas N.º 14, fols. 56v-61v (19-5-1881).

ción de la playa, pero permitió consolidar posteriormente la edificación sobre su línea³⁷⁸.

Sin la playa, que era el principal atractivo de la localidad, a partir de 1895 la actividad puramente turística de Las Arenas entró en una progresiva y definitiva decadencia. Sin embargo, la crisis sólo afectó a las actividades directamente ligadas a la temporada de ocio y a la playa. Mientras tanto, el núcleo se había consolidado como segunda residencia de Bilbao, y estaba perfectamente preparado para dar el salto a la estabilización residencial. En este sentido, resulta especialmente sintomático el caso del Balneario de los Aguirre. Este cerró sus puertas en 1898, para albergar inmediatamente al Club Marítimo del Abra, la institución de recreo más representativa de la burguesía bilbaína a lo largo de toda la primera mitad del siglo XX³⁷⁹.

En Algorta, las obras de puerto causaron también disturbios en la playa y en las riberas de Satistegi y Arriluze, que se solucionaron definitivamente con las obras de los nuevos muelles y del contramuelle de Punta Begoña desde 1898³⁸⁰. De esta forma, la playa de Ereaga quedó como la única utilizable, y pasó a concentrar los recursos de ocio veraniego.

FIGURA 6.4.

Playa de Ereaga y balneario de Igeretxe durante la década de 1920



³⁷⁸ Se puede documentar este proceso en: JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BILBAO, *Homenaje a Churruga...*, *op. cit.*, pp. 140-142.

³⁷⁹ Este proceso se analizará más adelante en esta obra.

³⁸⁰ Carta de los vecinos de Algorta afectados el 16 de mayo de 1895, y expediente de reclamación del Ayuntamiento ante la Junta de Obras del Puerto de Bilbao en: A.H.M.G., Carp. 50, Leg. 18 y Carp. 57, Leg. 13. También descritos en J.J.B. MERINO URRUTIA, *Apuntes para la ...*, *op. cit.*, pp. 127-129.

Tras la desaparición de la playa de Las Arenas, la elite burguesa de Las Arenas y Algorta pronto se percató de falta de instalaciones apropiadas para organizar la actividad y recursos playeros de Ereaga. El caduco balneario de La Perla no podía cubrir las nuevas necesidades, y desde el mismo 1903 comenzó un proceso para promover un nuevo establecimiento balneario. La iniciativa corrió a cargo de un grupo de significativos miembros del emergente vecindario alto burgués³⁸¹. En este caso, el ayuntamiento de Getxo se implicó en el asunto, adjudicándose de forma permanente la concesión administrativa, y asociándose finalmente en 1912 con la iniciativa particular en la constitución de la *Sociedad Anónima Balneario de Ereaga*³⁸².

Bajo la dirección del arquitecto Antonio Araluze se levantó un moderno edificio, aunque la entidad social que lo levantó no aguantó financieramente, y la gestión fue pasando por distintas manos desde entonces. Hoy es el único entre los balnearios del municipio que se conserva en pie, y ha venido manteniéndose como el emblema del viejo Getxo turístico³⁸³.

Así, la voracidad del Bilbao industrial acabó con la posibilidad de desarrollar otro modelo de dedicación económica, y lo hizo sin dejar casi rastro. Sólo la silueta del edificio de Igeretxe queda en pie, y representa un hito de una época pasada y perdida.

³⁸¹ Benigno Chavarri Salazar, Víctor Chavarri Anduiza, Luis Lezama Leguizamon, Horacio Echevarrieta, Ramón de la Sota, Antonio Basagoiti, Fernando María Ybarra, José María Olabarrí, Julio Arteche y Tomás Urquijo. A.M.G., S. 2.º antigua, Leg. 292, N.2.

³⁸² Fue constituida en 1912, con un capital de 200.000 pesetas. Se desembolsó efectivamente 179.800 ptas. en acciones de cien pesetas. El capital estaba muy repartido entre la mayor parte de los «pudientes» del municipio, colocándose el ayuntamiento como primer accionista con el 7,5% del capital.

³⁸³ Los distintos expedientes de constitución, reformas y cambios de titularidad del Balneario en A.M.G., S.1.ª antigua, Leg. 77, N.24; y Leg. 172, N.36; S.2.ª antigua, Leg. 292, N.2; Leg. 217, N.15; Leg. 375, N.11; S.3.ª antigua, Leg. 40, N.10, y Leg. 56, N.13. Detalles sobre la organización, servicios y evolución de Igeretxe durante las décadas de 1910 y 1920 en C. M. ZABALA, *Historia de Guecho*, op. cit., pp. 141-144.

**Getxo, población de temporada
(1860-1900)**

Nacimiento y articulación de Las Arenas

7.1. Introducción

En el área de Las Arenas, considerado todo lo comprendido entre la ría, el Abra, la línea de la Avanzada y el límite de Leioa (Artaza), la transformación territorial producto de la desamortización alcanzó un punto extremo entre 1856 y 1873. Antes de la primera fecha, la totalidad de este espacio era de titularidad pública, y tras unos pocos años todo se había vendido. Unas 103 hectáreas habían sido colocadas en los distintos ciclos de subastas, y el resto eran superficies sobrantes para calles y servidumbres. No quedaba nada libre.

La fórmula mayoritariamente empleada para las ventas en este área fue la de subastar grandes parcelas que, consiguientemente, alcanzaban precios superficiales muy bajos, pero que requerían compradores con altas disponibilidades económicas, con lo que quedaban de hecho reservadas a pocas personas. En consecuencia, dos grupos principales de ventas, la marisma de Lamiako y los terrenos de arenales y juncales, median ya nada menos que cien hectáreas, que se vendieron formando sólo ocho fincas³⁸⁴. La superficie media por finca fue de 12,5 hectáreas, y el promedio del remate de sólo 0,05 pesetas el metro cuadrado.

Este sistema practicado en las subastas desamortizadoras y, en general, toda la dinámica que rodeaba el proceso, tendía a beneficiar a ciertos miembros de la sociedad burguesa, algunos de los cuales supieron aprovecharse de la excepcional coyuntura que se abría para la inversión inmobiliaria, y sentaron las bases de clanes dominantes en el negocio inmobiliario durante muchos años³⁸⁵. De esta

³⁸⁴ Recordar que en el caso de Lamiako correspondía a la superficie total, incluyendo el espacio que se debía dejar para calles, mientras que en los arenales y juncales se consideraba ya en la venta distintas calles obligatorias, cuya superficie no estaba comprendida en la subasta.

³⁸⁵ Señalado para el caso de Madrid por A. BAHAMONDE MAGRO y J. A. MARTÍNEZ MARTÍN, «La desamortización y el mercado inmobiliario ...», *op. cit.*, pp. 939-956.

TABLA 7.1.

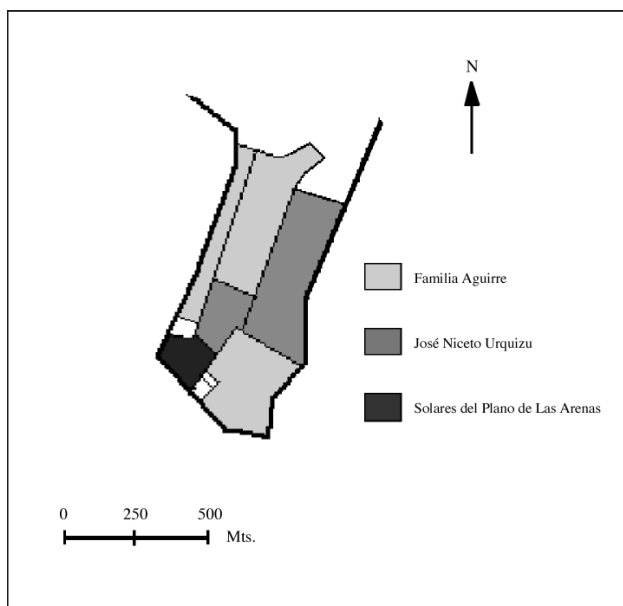
**Compradores en la desamortización de terrenos en Lamiako
y en los arenales y juncales de Las Arenas**

Compradores	N.º fincas	Superficie (m ²)	Valor (ptas.)	Valor/m ² (ptas./m ²)
Familia Aguirre Labroche	4	625.505	39.538	0,06
José Niceto Urquizu Arriaga,	3	367.509	11.803	0,03
Manuel Zalduondo Libarona	1	7.341	1.930	0,26
Total	8	1.000.355	53.271	0,05

Fuente: R.P.T.B.

FIGURA 7.1.

**Representación de la situación territorial del área de Las Arenas
tras la desamortización**



Fuente: R.P.T.B.

forma, los terrenos tendrían a quedar en pocas manos, y realmente en estas ventas de Getxo la concentración fue máxima.

A través de esta transferencia de propiedad, que deviene por su propia concentración en auténtica apropiación, la familia Aguirre y José Niceto Urquizu se con-

virtieron en monopolizadores de la propiedad del suelo en todo el área a partir de este momento, y esto les permitió actuar con completa libertad sobre el territorio.

En realidad fue la familia Aguirre quién ejerció un indudable liderazgo sobre el territorio de Las Arenas y Lamiako desde el mismo momento en que Máximo Aguirre adquirió la marisma de este nombre en la subasta de 1856. El propio José Niceto Urquizu, pese a la importancia cuantitativa de sus compras en la desamortización, actuó siempre a remolque de los Aguirre, y no llegó a diseñar una política autónoma sobre el territorio³⁸⁶.

7.2. La familia Aguirre, un modelo de política territorial integral

La actuación de la familia Aguirre contiene las principales claves para explicar la configuración urbana y el devenir histórico de la zona. No sólo se hicieron dueños de la mayor parte del suelo de los posteriores barrios de Lamiako, Santa Ana, Las Arenas y Zugatzarte, sino que se dedicaron a su promoción, actuando como los agentes dinamizadores del territorio, e impulsores de actividades que terminaron por establecer el carácter particular de toda el área. Además, su opción por una determinada definición social del espacio tuvo significativos efectos de arrastre, influyendo poderosamente en los modelos de promoción inmobiliaria en áreas del municipio en las que no poseían propiedades.

La paulatina salida al mercado de los terrenos conseguidos en estas condiciones excepcionales se fue prolongando sin interrupción desde este momento y durante muchos años, configurando una dilatadísima y compleja política sobre el espacio de Getxo y Leioa, que se fue adaptando a las distintas coyunturas históricas.

7.2.1. La figura de Máximo Aguirre

Indudablemente, fue Máximo Aguirre Ugarte, el patriarca del grupo familiar, el iniciador y principal impulsor de la actividad inmobiliaria y promocional de la familia, pese a que su desarrollo y realización efectiva recayó en sus hijos. Máximo Aguirre fue uno de los arquetípicos burgueses bilbaínos ligados al comercio de la primera mitad del siglo XIX, pero en su caso esta dedicación se intercaló con la actividad industrial, agrícola e inmobiliaria, conformando un perfil realmente original para el entorno social que le rodeaba. Por eso, se le considera una figura representativa de una parte de la más dinámica burguesía de la Villa durante la primera mitad del ochocientos. Su capacidad perso-

³⁸⁶ La actividad de José Niceto Urquizu se analizará más adelante en profundidad, ya que representó un modelo manifiestamente contrapuesto a la de los Aguirre. El caso de Manuel Zalduondo, y las especiales condiciones de su adquisición y venta inmediata de esos terrenos, ya se ha comentado al tratar del componente especulador de algunas operaciones.

nal, iniciativa y visión de futuro se manifiestan en la multiplicidad y novedad de las iniciativas empresariales emprendidas.

Máximo Aguirre Ugarte³⁸⁷ nació en Bilbao el 29 de mayo de 1791, y su fallecimiento se produjo frente a la Villa, en la anteiglesia de Abando, el 22 de marzo de 1863 (a los setenta y un años de edad)³⁸⁸. Sus padres eran Manuel Aguirre Ibarrondo, comerciante de Galdakao, y de su mujer Francisca Antonia de Ugarte Ugarte, natural de Bilbao, y ambos vecinos de Bilbao.³⁸⁹ Estuvo casado con Francisca Labroche Oreña (1806-1867), natural de Deusto aunque con familia paterna de origen donostiarra. El matrimonio tuvo cinco hijos que llegaron a adultos: Dolores (1827-1890), Carlos (n.1829), Ezequiel (1833-1888), Eduardo (1838-1893), y Enrique Aguirre Labroche (1851-1905).

FIGURA 7.2.

Máximo Aguirre Ugarte (1791-1863)



³⁸⁷ Máximo Aguirre cuenta una reseña biográfica en: J. AGIRREAZKUENAGA, *et al.*, *Diccionario Biográfico de los Diputados Generales, Burócratas y Patricios de Bizkaia (1800-1876)*, Juntas Generales de Bizkaia, Bilbao, 1995, pp. 63-67.

³⁸⁸ Incluimos una sucinta referencia genealógica de la familia Aguirre y sus ramas principales en el apéndice.

³⁸⁹ Sus abuelos paternos fueron Juan Aguirre y María Antonia Ibarrondo, naturales y vecinos de Galdakao, y los maternos Fermín Ugarte y María Antonia Ugarte, de Bilbao. A.H.E.B., Bilbao, Parroquia de Santiago (76005), 26-01 (9-159)

La tradición familiar encaminó a Máximo Aguirre hacia los negocios comerciales de intermediación, que constituían el fundamento económico de Bilbao y su puerto durante los primeros años del siglo XIX. Su padre, Manuel Aguirre, poseía una casa de comercio dedicada al tráfico generalista, con relaciones con el norte de Europa (sobre todo con Nantes donde residía su hermano Francisco Aguirre) y el ámbito americano. Sin embargo, la Casa Aguirre quebró en septiembre de 1793, al no poder hacer frente a sus acreedores³⁹⁰. Manuel Aguirre consiguió alcanzar un acuerdo con el concurso de acreedores y con los priores del Consulado de Bilbao, y mantener la actividad del escritorio³⁹¹. Durante el primer tercio del siglo XIX, Máximo Aguirre debió integrarse en las distintas casas de comercio que estructuraron los negocios familiares: «Viuda de Aguirre Ibarondo», «Viuda e Hijos de Aguirre Ibarondo» y «Aguirre Hermanos». Constituían uno de los grupos más activos del sector en Bilbao, con tráfico de bacalao, sardinas, grasas, coloniales y *embarcadores* de hierro³⁹².

Tras la Guerra Carlista organizó su propia casa de comercio, con escritorio en la calle Ribera de Bilbao y almacenes en la Ribera de Olabeaga. Toda su vida se definió como *comerciante*, pero su dedicación en ese campo se hizo progresivamente dependiente de sus otros negocios, especializándose en cereales, harinas y productos textiles (yute, hilaza, y lienzos)³⁹³. En 1863 sus corresponsales se extendían por toda la geografía peninsular, y sus más importantes acreedores comerciales se localizaban en Dundee (Escocia) y Londres³⁹⁴. Paralelamente, estuvo presente en las grandes iniciativas del capital de Bilbao durante las décadas centrales del siglo XIX: suscriptor del proyecto de Ferrocarril de Madrid a Irún por Bilbao en 1845, del ferrocarril Bilbao Tudela, y fundador a la vez que uno de los principales accionistas del Banco de Bilbao en 1857, y de la Sociedad Bilbaína General de Crédito (1861)³⁹⁵.

³⁹⁰ Sus deudas sumaban más de un millón de reales: A.F.B., Corregimiento, Leg. 995, N.12.

³⁹¹ El acuerdo se firmó el 17 de octubre de 1793, comprometiéndose a pagar el 33% de las deudas personales en cuatro plazos. En febrero de 1809, ya fallecido Manuel Aguirre, su viuda María Francisca Ugarte y sus hijos Juan Bautista y Dionisio, hermanos mayores de Máximo, liquidaron finalmente las deudas pagando el 66% restante en Vales Reales.

³⁹² La relación de Máximo Aguirre con el comercio de la Villa se manifiesta también en su participación en los cargos del Consulado de Bilbao, ejerciendo distintas sindicaturas entre 1813 y 1829. T. GUIARD, *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del Comercio de la Villa*, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1974 (orig.1913-14).

³⁹³ Junto a Nicolás Olaguibel, llegó a ser el más importante comerciante bilbaíno de harinas en 1861, año en que aseguró más de 1,5 millones de reales sobre más de 90.000 arrobas de harina a Liverpool y distintos puertos españoles. M. BASAS FERNÁNDEZ, *Aspectos de la vida económica de Bilbao de 1861 a 1866*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, Bilbao, 1967, p. 66.

³⁹⁴ A.H.P.V., Fondos Notariales, F. Basterra, Leg. 6117, Fols. 1042-1122.

³⁹⁵ BANCO DE BILBAO, *Un siglo en la vida del Banco de Bilbao*, Escasa-CACPE, Bilbao, 1957.

A partir de 1844 comenzaron sus inversiones industriales, con la adquisición al consistorio bilbaíno de las instalaciones del antiguo molino y de la panadería del Pontón. Se trataba de una inversión perfectamente planificada e inmersa en una avanzada mentalidad empresarial³⁹⁶. El molino fue reparado y puesto en producción como fábrica harinera, y el edificio de la panadería se convirtió en una moderna fábrica de hilados. En 1846, según las informaciones de Pascual Madoz, ya contaba con sesenta telares produciendo hilatura de algodón, y este autor la incluyó entre las fábricas más importantes de Vizcaya, junto a Santa Ana de Bolueta y la fundición de anclas de Abando³⁹⁷. En 1863, el edificio y la maquinaria de las dos fábricas, junto a la presa, los almacenes y terrenos adyacentes, formaban un complejo industrial valorado en millón y medio de reales³⁹⁸. Este grupo industrial, y su gestión del gasómetro que suministraba el alumbrado público de Bilbao desde 1847, le colocaron en un puesto relevante dentro de los fabricantes vizcaínos, hasta el punto de que en el *Censo de Establecimientos Fabriles* de la provincia realizado en 1860 figuraba como el mayor contribuyente fiscal por este concepto³⁹⁹,

Sin embargo, sus negocios harineros no se limitaron a la Fábrica del Pontón y el comercio internacional. En una nueva muestra de su capacidad de iniciativa y visión empresarial, al final de su vida se asoció con Pedro Zarauz Madariaga para adquirir otro molino antiguo, pero ahora sobre el río Arlanzón en el término de Los Balbases (Burgos), y los terrenos circundantes. Sobre esta propiedad planeó la construcción de una fábrica de harinas, cuyos productos tendrían salida al mercado a través de ferrocarril, ya que las instalaciones se situaban cerca de la vía Madrid-Irun de la Compañía del Norte, y los socios construyeron una vía particular de empalme hasta la fábrica⁴⁰⁰.

Gracias a sus relaciones comerciales y personales con los Estados Unidos, ejerció durante muchos años el cargo de cónsul de los Estados Unidos en Bilbao⁴⁰¹. Su propuesta de nombramiento, para sustituir al anterior cónsul Francisco Xavier de Ealo, se realizó el 30 de abril de 1833, siendo avalado y

³⁹⁶ M. IBÁÑEZ, *et al.*, «Historia del molino del Pontón...», *op. cit.*, pp. 5-41.

³⁹⁷ P. MADDOZ, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico...*, *op. cit.*

³⁹⁸ Eran la «Fábrica de Lencería de Miraflores» y la «Fábrica de Harina del Pontón». Datos del inventario testamentario de Máximo Aguirre, en: A.H.P.V., Fondos Notariales, Francisco Basterra, Leg. 6117, Fols.1042-1122, (6-10-1863).

³⁹⁹ J. AGIRREAZKUENAGA «Bizkaiko industriagintza XIX menderdian (1816-1870): Proindustrializazioaren azkena eta Iraultza Industrialaren hastapenetan», *Eusko Ikaskuntza-Sociedad de estudios Vasco. Cuaderno de Sección Historia-Geografía*, n.º 4, 1984, pp. 119-137.

⁴⁰⁰ Estos terrenos abarcaban catorce hectáreas, y el valor de la inversión fue de 306.000 reales. Al fallecer Máximo Aguirre la fábrica y la vía particular se estaban construyendo aún, y sus inversiones hasta ese momento por su 50% en la construcción e instalación de la fábrica ascendían (descontando las compras previas de terrenos) a 568.659 reales.

⁴⁰¹ La documentación sobre la actividad consular de Máximo Aguirre en: N.A.R.A., Despatches from United States Consuls in Bilbao, 1791-1875. [despachos de los años 1833 a 1862].

respaldado ante la Secretaría de Estado de los Estados Unidos por sus amigos Benjamín Rodman y David Coffin, de New Bedford (Mass.)⁴⁰².

Durante los conflictivos años de la Guerra Carlista, Máximo Aguirre permaneció atendiendo a sus obligaciones empresariales y consulares en Bilbao. Sus informes al Gobierno norteamericano incidían en las actividades comerciales de los estadounidenses en Bilbao, limitadísimas por causa de la guerra, y en las propias vicisitudes de ésta y las particularidades políticas del País Vasco. Únicamente abandonó la Villa durante la segunda mitad de 1834, trasladándose a París por motivos de salud⁴⁰³. Su labor consular continuó tras la guerra, manteniéndose en la representación durante las décadas de 1840 y 1850. El 27 de diciembre de 1856 solicitó su relevo, justificándolo en su edad y mala salud⁴⁰⁴. La petición se repitió el 5 de marzo de 1859. Finalmente, Daniel Evans fue nombrado su sucesor en 1861, haciéndose cargo de la oficina de Bilbao el 18 de julio de 1862.

Políticamente se adscribió con rotundidad al liberalismo, dentro de la corriente moderada que era mayoritaria entre la burguesía de Bilbao. Tuvo participaciones directas en la milicias formadas durante el Trienio liberal, y la Guerra Carlista. Su filiación moderada se manifiesta también en que figuró entre los multados por participar en el alzamiento de 1841 contra Espartero⁴⁰⁵. De la misma forma, se vio involucrado en la sublevación que durante la primavera de 1843 consiguió derrocar a Espartero. La Junta de Gobierno Provisional de Vizcaya le colocó como alcalde de Bilbao, aunque sólo permaneció dos semanas en el cargo en julio de 1843, como transición hacia un nuevo consistorio elegido⁴⁰⁶.

Sin embargo, la actividad por la que ha sido más reconocido fue la fundación del club recreativo más significativo del Bilbao decimonónico, y foro de los liberales acomodados y moderados de la Villa: la Sociedad Bilbaína. Aguirre, a la cabeza de los más importantes comerciantes y propietarios locales, impulsó su fundación en 1839, nada más liberarse de la amenaza carlista. Fue elegido primer presidente, y repitió en el cargo en 1850⁴⁰⁷.

⁴⁰² El nombramiento oficial lo firmó el presidente Andrew Jackson el 2 de febrero de 1834, comenzando su labor el 3 de mayo de ese año, tras conseguir el *Exequatur* del Gobierno español.

⁴⁰³ Durante esos meses dejó a su hermano Juan Bautista Aguirre como vice-cónsul, pero éste falleció en la epidemia de cólera-morbo que azotó a Bilbao entre agosto y octubre de 1834.

⁴⁰⁴ En esta fecha también argumentó «... encontrarse ya retirado de los negocios»: N.A.R.A., Despatches from United States Consuls in Bilbao, 1791-1875. [despachos de 1856].

⁴⁰⁵ A.C.J.G., Reg. 24 n.º 45.

⁴⁰⁶ En la correspondencia con la Secretaría de Estado en Washington, justificaba su aceptación del cargo por las necesidades del momento, pese a manifestar su postura personal contraria a pronunciamientos y demás vías violentas para la resolución de los problemas políticos: N.A.R.A., Despatches from United States Consuls in Bilbao, 1791-1875. [despachos de los años 1843-44].

⁴⁰⁷ AA.VV., *Historia de la Sociedad Bilbaína*, Lib. Arturo, Bilbao, 1965, y M. LLANO GOROSTIZA (ed.), *Historia de la Sociedad Bilbaína*, Sociedad Bilbaína, Bilbao, 1965.

La liquidación de cuentas practicada tras su fallecimiento termina de presentar los rasgos de su personalidad empresarial. Su activo ascendía a más de siete millones de reales, frente a dos y medio de pasivo, resultando un patrimonio de 4.640.039 rs. La distribución del activo comenzaba con el metálico, alhajas y muebles, que representaba un 6%. El 15% estaba en valores públicos, tanto de sociedades extranjeras como firmas locales, pero la mayoría en el sector ferroviario, financiero y de comunicaciones⁴⁰⁸. Los edificios, maquinaria y existencias del complejo industrial Pontón-Miraflores significaba casi el 31%. Otro 10% estaba en los terrenos e inversiones en Los Balbases. Finalmente, la propiedad inmobiliaria de Lamiako (Getxo, Leioa y Erandio), y la granja agrícola anexa sumaban el 11,5% (840.000 rs.), pero los demás bienes inmuebles eran muy limitados⁴⁰⁹.

En definitiva, una cartera claramente volcada hacia los negocios de riesgo, la mayoría de carácter industrial, que se aparta substancialmente de lo que solía ser habitual entre los comerciantes de la Villa en ese momento.

7.2.2. *Los herederos de Máximo Aguirre: Aguirre y Coste*

La última aventura empresarial de Máximo Aguirre, la más avanzada y que estaba llamada a tener mayor repercusión, fue la de la Marisma de Lamiako y su nueva *Población de Baños*. Sin embargo, su fallecimiento no le permitió desarrollar definitivamente el modelo planteado, que sería continuado y ampliado por sus herederos a través de la sociedad *Viuda e Hijos de Máximo Aguirre*⁴¹⁰.

La familia, materializada en los hijos del patriarca, los hermanos Aguirre Labroche, los nietos Coste Aguirre, y los biznietos Coste Acha y Jáuregui Coste, mantuvo durante más de ochenta años una importantísima propiedad en Getxo, con una excepcional continuidad temporal. La fórmula de tenencia de la propiedad pasó por dos etapas diferenciadas.

Durante los primeros años tras la muerte de Máximo Aguirre (1863) predominaba el recurso a la formación de sociedades mercantiles de carácter familiar: primero la *Sociedad Viuda e Hijos de Máximo Aguirre* y luego la *So-*

⁴⁰⁸ Se desglosaba en acciones de sociedades extranjeras como la Compañía Internacional de Vapores de Bayona, Compañía del Ómnibus de Londres, y Caminos de Hierro Austriacos. Las firmas locales representadas eran el Ferrocarril de Tudela, Banco de Bilbao, Compañía General Bilbaína de Crédito, Camino de Burgos a Bercedo y Vasco-Andaluza de Vapores.

⁴⁰⁹ Se trataba de propiedades en Getxo, Abando y Bilbao, que sumaba el 2,5% del activo. Finalmente, los deudores a cuentas corrientes eran el 23%, y la participación en buques, derechos sobre acciones e imposiciones el 1,3%.

⁴¹⁰ Constituida ante Francisco Basterra el 15 de julio de 1864 A.H.P.V., Leg. 6118. En esta sociedad Francisca Labroche representaba el 54,6% del capital y sus hijos Eduardo y Ezequiel un 22,6% cada uno.

iedad Hijos de Máximo Aguirre. Este modelo se mantuvo hasta la disolución de ésta última en 1877.

Desde ese momento, salvo casos de negocios colaterales que requirieran una financiación diferenciada, se recurrió al pro indiviso familiar, que fue permitiendo la entrada *natural* de las sucesivas generaciones. El que este modelo permitiera el mantenimiento de una homogeneidad en la gestión del patrimonio se debe a la sintonía que aparentemente dominó entre ellos, pero se vio también favorecido por al prematuro fallecimiento de distintos miembros del clan, y la extinción de varias de sus ramas sin sucesión. (Ver Apéndice).

La viuda de Máximo Aguirre, Francisca Labroche Oreña, falleció en Bilbao el 27 de junio de 1867. De entre sus hijos fueron Ezequiel y Eduardo Aguirre Labroche quienes realmente continuaron los negocios. La hija mayor, Dolores (1827-1890) tras un primer matrimonio corto, se casó con Eduardo Coste Vildósola, comerciante, empresario e industrial que se mantuvo siempre muy vinculado a los negocios de sus cuñados, y que fue ennoblecido en 1902 con el título de Marqués de Lamiaco⁴¹¹.

Los otros dos hermanos se mantuvieron aparte. El mayor, Carlos (n.1829), abogado y diplomático, se asentó desde fecha temprana en Madrid, separándose prematuramente de los asuntos familiares. Finalmente, Enrique (1851-1905) aunque sí participó en la propiedad de los bienes familiares heredados de sus padres, nunca llevó a cabo una actividad empresarial propia, y falleció soltero.

A la liquidación de la primera sociedad familiar, *Viuda e Hijos de Máximo Aguirre*⁴¹², se repitió sin modificaciones la fórmula societaria en la nueva *Hijos de Máximo Aguirre* de mayo de 1868⁴¹³. En este caso, los socios fundadores eran sólo Eduardo y Ezequiel, aunque más adelante también se incorporó su hermano Enrique⁴¹⁴. Durante los años inmediatos la sociedad familiar se retiró de varias de sus participaciones. Primero de la casa de comercio, y luego

⁴¹¹ Una biografía en J. AGIRREAZKUENAGA, *et al.*, *Diccionario Biográfico ...*, *op. cit.*, pp. 167-169.

⁴¹² Escriturada a la vez que el inventario testamentario de Francisca Labroche, el 12 de marzo de 1867 ante Francisco Basterra. A.H.P.V., Leg. 6219. En ese momento, valoraron los terrenos de Getxo en 73.052 pesetas. Al disolverse la sociedad, la parte de los terrenos de Getxo no se repartieron según la proporción original del capital social, sino que a la testamentaria de Francisca Labroche se adjudicó un 36%, y se adjudicó el 32% a cada uno de los dos hijos participantes, es decir, Ezequiel y Eduardo Aguirre.

⁴¹³ Entre medio, Dolores Aguirre permutó a sus hermanos el 12% de los terrenos de Getxo que le habían correspondido como parte de la herencia de su madre, a cambio de una serie de propiedades inmobiliarias en Bilbao y Andramari de Getxo (caserío Machicortina), y valores mobiliarios. A.H.P.V. Protocolos de Serapio Urquijo, Leg. 6226, 20-2-1868.

⁴¹⁴ El capital social era de 396.917 ptas., en las que Ezequiel representaba el 53% y Eduardo el 47%. Sin embargo, las propiedades de Getxo y Leioa, que se valoraron 222.382 pesetas (el 56% del capital total) se especificó que se aportaban al 50%. A finales de este mismo año Eduardo reconoció que las compras realizadas en las subastas desamortizadoras en los arenales de Getxo de 1867 y 1868, que aparecían a su nombre, las había hecho en realidad para la Socie-

de las empresas industriales del Pontón, Miraflores y Los Balbases, que fueron vendidas al cuñado Eduardo Coste Vildósola⁴¹⁵,

En cambio, se reservaron la promoción inmobiliaria en Getxo y Leioa, que realmente sólo desarrollaron ellos⁴¹⁶. La sociedad Hijos de Máximo Aguirre fue también la principal promotora de la *Sociedad de Baños de Mar Aguirre y Cía.*, en 1869, que financió la edificación del Balneario, y en la que Hijos de Máximo Aguirre representaba el 36% del capital⁴¹⁷. Tras el final de la Segunda Guerra Carlista, en 1877, se produjo la liquidación final de Hijos de Máximo Aguirre. La razón esgrimida, además del traslado de la residencia de Eduardo y Ezequiel a Madrid durante esos años, fue que su activo se componía ya exclusivamente de bienes inmuebles.

La disolución implicó el reparto de las fincas de Getxo y Leioa, que se hizo entre los tres únicos socios, Eduardo, Ezequiel y Enrique Aguirre Labroche, a razón de un 37,5% para cada uno de los dos primeros y el 25% restante al último⁴¹⁸. A partir de ese momento se mantuvo un sistema de pro indiviso entre los hermanos, aunque con porcentajes variables. Así, al de unos pocos años (1880), Enrique vendió su participación a sus hermanos mayores⁴¹⁹.

Durante la década de 1880 los Aguirre desplegaron una enorme actividad promocional en torno a Las Arenas. Fue también la época de la fundación de la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas (1884)⁴²⁰. En 1888, Eduardo Aguirre junto a Víctor Chávarri y otros personajes ligados a su grupo empresarial, constituyeron la sociedad *Aguirre, Chávarri y Cía.*, dedicada a la promoción de dos grupos de viviendas en el barrio de Santa Ana de Las Arenas⁴²¹. En

dad. A.H.P.V., Protocolos de Serapio Urquijo, Leg. 7174, 7-5-1868; y Protocolos de Francisco Basterra, Leg. 6221, 8-12-1868.

⁴¹⁵ En 1870 le vendieron el complejo que formaban la Fábrica de Harinas del Pontón y la de Lencería de Miraflores por 300.000 ptas., y en 1877 se añadió el 50% que mantenían en la Fábrica de Harinas «La Encarnación» de Los Balbases (Burgos) por 110.000 pesetas. A.H.P.V., Protocolos de Félix Uribarri, Leg. 6394, 31-12-1870; y Leg. 6202, 24-1-1877.

⁴¹⁶ Un ejemplo de la mentalidad empresarial inculcada por Máximo Aguirre a sus hijos lo encontramos en las capitulaciones matrimoniales de Ezequiel Aguirre, realizadas en 1862. Ezequiel ganó un premio de 200.000 rs. en la Lotería del 11 de marzo de 1854, que ocho años después, mediante la «inversión y especulación», se habían convertido en 535.000 reales. A.H.P.V., Protocolos de Serapio Urquijo, Leg. 6217, 23-8-1862.

⁴¹⁷ Constituida ante Julián Ansuategui el 16 de abril de 1869. La donación por los Aguirre del terreno para erigir el balneario se hizo ante Francisco Basterra el 3 de julio de 1869. La disolución definitiva se puede encontrar en el notario Félix Uribarri el 22 de mayo de 1871. A.H.P.V., Leg. 5938 y Leg. 6192.

⁴¹⁸ A.H.P.V., Protocolos de Félix Uribarri, Leg. 6200 (28-10-1877).

⁴¹⁹ La venta se realizó por 150.000 pesetas, lo que significa que valoraban en ese momento sus fincas en 600.000 pesetas. Ezequiel adquirió el 17,5% y Eduardo el 7,5%, quedando la propiedad global repartida entre ellos dos en una proporción del 55 y el 45%, respectivamente. A.H.P.V., Protocolos de Félix Uribarri, Leg. 6208, 22-9-1880.

⁴²⁰ Recordemos que en esta sociedad participaban en unión a su cuñado Eduardo Coste y sus sobrinos Máximo y Ramón Coste Aguirre con cerca de un tercio del capital.

⁴²¹ A.H.P.V., Protocolos de Félix Uribarri, año 1888, 20-3-1888.

esas mismas fechas, Eduardo Aguirre consiguió ser elegido en dos legislaturas (1881 y 1886) diputado a Cortes por el distrito de Bilbao, representando al partido liberal fusionista del que Víctor Chávarri sería cabeza indiscutible⁴²².

Sin embargo, a partir de 1888 se sucedieron una larga serie de fallecimientos prematuros que diezmaron a la familia Aguirre. La primera fue la hija pequeña de Eduardo, Mercedes Aguirre Arellano, en 1884. Luego le siguió su tío Ezequiel Aguirre Labroche en 1888. No había tenido descendencia de su matrimonio con la ovetense Encarnación Cañedo, hija de los Condes de Angüena. Su hermano Eduardo fue el siguiente, el 19 de febrero de 1893. Y menos de un año después, el 7 de febrero de 1894, falleció soltero su hijo Eduardo Aguirre Arellano, a la edad de treinta años. Había concluido su formación como ingeniero, y era el único superviviente de su matrimonio con Timotea Arellano Arróspide.

De esta forma, la propiedad del negocio inmobiliario, que se había concentrado momentáneamente en ese nieto de Máximo Aguirre, se dividió entre su tío Enrique Aguirre, y sus primos Máximo, Ramón y Carmen Coste Aguirre, hijos de Dolores Aguirre Labroche y Eduardo Coste Vildósola. La cadena de fallecimientos no se detuvo ahí, ya que en 1901 y 1905 fallecieron sin sucesión Máximo Coste y Enrique Aguirre, quedando toda la propiedad al 50% entre los hermanos Carmen y Ramón Coste.

Finalmente, la muerte en 1913 y 1914 de Ramón Coste Aguirre y de su hija M. Ángeles Coste Acha hicieron que se formara un nuevo pro indiviso: una mitad correspondía a Carmen Coste Aguirre (casada con Fernando Jáuregui Zabalburu), y la otra a sus sobrinos Ramón (segundo marqués de Lamiaco desde el fallecimiento de su abuelo Coste en 1913) y Encarnación Coste Acha, y a su madre Dolores Acha Garamendi. Esta situación se mantendría estable bastante tiempo, hasta que diversos acuerdos en 1929 y 1944 dividieran las fincas supervivientes entre las dos ramas⁴²³.

No cabe duda de que esta prematura desaparición de varios miembros de la familia debió ser determinante, aunque en un grado imposible de precisar sin informaciones directas, en la brusca pérdida de iniciativa empresarial, precisamente durante la década de 1890, coincidiendo con la desaparición que parece clave, la de Eduardo Aguirre Arellano. El modelo de gestión fundamentado en el turismo se estaba agotando, y los Coste Aguirre terminaron por dirigirse hacia la liquidación de estos negocios.

⁴²² J. J. CORCUERA ATIENZA, *Orígenes, ideología y ...*, *op. cit.*, p. 161, que recoge alguna de las actuaciones públicas de Aguirre como parlamentario.

⁴²³ En el acuerdo de 1929, escriturado ante Celestino María del Arenal el 28 de febrero de 1929, dividieron en dos lotes las fincas que contenían edificios: los cuatro resultantes de la reforma del antiguo balneario a principios del siglo xx, y cuatro chalés entre las calles Mayor y Gobela. Todas ellas se valoraron conjuntamente en 1.835.322 pesetas. A su vez, los dos hermanos Coste Acha dividieron las fincas que les había correspondido por medio de un acuerdo de abril de 1930. En enero de 1944 se repartieron el resto de los solares que permanecían en sus manos, agrupándoles en once fincas que formaron dos lotes, valorados en 3.523.170 pesetas. Datos extraídos del R.P.T.B.(varias fincas).

7.3. De las marismas de Lamiako al barrio de Santa Ana

La primera definición urbanística en el área de Las Arenas fue la materializada en Lamiako. Su origen se enmarcaba completamente en la primera gran venta de la desamortización en Getxo (ver apartado 4.1.). Cuando Máximo Aguirre ganó la primera subasta desamortizadora de la marisma, el 15 de septiembre de 1856, el interés despertado por estos terrenos parecía desmesurado. Ya hemos comentado que las presiones previas sobre ellos provocaron una resolución del tribunal contencioso-administrativo, que la declaraba de dominio público, y un acuerdo en idéntico sentido de la Dirección General de Obras Públicas el 26 de enero de 1856, denegando la reclamación de derechos del Ayuntamiento de Leioa y del Consulado de Bilbao, y arrojándose el Estado el dominio sobre los terrenos afectados por las mareas⁴²⁴.

En la misma dirección apunta el propio hecho de la gran diferencia entre el precio de la tasación y el alcanzado por el remate (que pasó de 10.007 a 141.000 reales). La falta de información sobre la situación que rodeaba la subasta, y la identidad real de los licitadores, hace imposible calibrar cuales eran los intereses concretos que justificaban la atención concentrada sobre esta finca. Sobre todo considerando el importante desembolso que comportaba, y la escasa presión compradora que se dio unos años más tarde en los arenales y juncuales colindantes.

El mismo Máximo Aguirre, que participó en las dos subastas simultáneas por medio de testaferros interpuestos y ganó ambas, no llegó a manifestar documentalmente cual era la intención inicial que dirigía su inversión⁴²⁵. Sin embargo, no cabe duda de que tenía un gran interés por conseguir la propiedad, y una idea muy clara de qué iba a hacer con los terrenos. Su actuación recuerda directamente otra operación que efectuó en 1844, cuando adquirió al ayuntamiento de Bilbao la antigua panadería del Pontón, previo un cuidadoso plan de renovación, y tras consultas a técnicos extranjeros, que culminó en la instalación de uno de los complejos industriales más importantes y avanzados de Bilbao a mediados del siglo XIX⁴²⁶.

De acuerdo a los pasos que siguieron a la adquisición de 1856, todo parece indicar que desde el principio tenía pensado realizar un aprovecha-

⁴²⁴ Suplemento de la Revista Obras Públicas, Núm.10, Tomo IV, Año 1856, Madrid, 1856-1857, p. 30., y también recogida en la oficinas públicas de la Administración de Bienes Nacionales de Vitoria A.H.P.V., Hacienda, H-129.

⁴²⁵ La escritura notarial original de la finca y la inmediata cesión del testaferro Joaquín Fernández de Gamboa a favor de Máximo Aguirre en A.H.P.A., Fondo Notarial, Protocolos de Mariano Ugarte, L.13.319, Fols.357-59 (18-5-1857), y Fols.360-61 (19-5-1857).

⁴²⁶ En el Pontón, Máximo Aguirre instaló conjunto industrial consistente en Fábrica de Hilados, Fábrica Harinera y edificios auxiliares. P. MADOZ, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico* ..., *op. cit.*, Tomo IV, p. 326. También en M. IBÁÑEZ, *et al.*, «Historia del molino del Pontón: monumento de la arqueología industrial vasca», *Ernaroa*, n.º 4, 1987, pp. 5-41, y especialmente las páginas 22-27, se destaca la avanzada actitud empresarial del Sr. Aguirre.

miento mixto de la vega, tanto agrícola como urbanístico. El primer paso fue reclamar la venta o cesión enfitéutica del resto de la vega de Lamiako, perteneciente a los municipios de Leioa y Erandio. El 15 de junio de 1857, menos de un mes después de la redacción de la escritura notarial que acreditaba su posesión de la finca de Getxo, remitió un escrito al Ministerio de Hacienda en el que se quejaba de las condiciones de los terrenos comprados, y justificaba la necesidad de acometer un proyecto conjunto de saneamiento de la vega ya que:

«[...] es imposible sacar la menor utilidad de ella, si no tiene la libre disposición del resto de la playa, para impedir la invasión periódica de las aguas salubres, que las cubren con las mareas y encauzar los riachuelos de Gobela y de Udondo, que por toda ella se derraman en pequeños y sueltos ramalitos, con obras de fábrica muy costosas.

En efecto, Exmo. Señor, toda la playa de Lamiaco se cubre con aguas del mar que entran por los puntos llamados de los siete ojos [sic] y de Udondo, y no teniendo la libre disposición de estas entradas es imposible emprender ninguna obra para desecar la playa y darla algún valor. [La vega de Getxo y la de Leioa y Erandio] una y otra compuestas de arena y fango, nunca han producido ni son susceptibles de producir absolutamente nada en el estado en que se hallan»⁴²⁷.

Su argumentación se reforzaba manifestando la intención de «llevar a cabo un grandioso proyecto de utilidad pública que había concebido». Esta ambigua referencia de junio de 1857 es la primera declaración que puede identificarse con la presencia de un plan para la utilización de la

TABLA 7.2.

Adquisición de Máximo Aguirre en la Marisma de Lamiako

Municipio	Superficie (m ²)	% superf. vega	Valor (ptas.)	Valor/sup. (ptas./m ²)	% valor vega
Getxo	280.083	23,3	35.250	0,13	48,2
Leioa	840.000	69,8	26.750	0,03	36,6
Erandio	84.094	7,0	11.075	0,13	15,1
Total	1.204.177	100	73.075	0,06	100

Fuente: R.P.T.B.

⁴²⁷ Una copia íntegra de la carta en A.H.P.V., Hacienda, H-129, 1.Circulares y Comunicaciones (1849-58), cuadernillo año 1857.

marisma. Finalmente, el proceso desamortizador volvió a ponerse en marcha en octubre de 1858, y al año siguiente los Aguirre eran dueños de toda la marisma.

Finalmente, Máximo Aguirre había conseguido configurar una gran finca de ciento veinte hectáreas, que abarcaba desde el monte de Axpe en Erandio a las dunas de la playa de Las Arenas en Getxo, con el límite oeste establecido por la carretera de sirga que corría sobre el muelle de la ría de Bilbao, y el este por las colinas de Leioa y las primeras propiedades del barrio de Udondo. Desde esta poderosa posición de dominio territorial Máximo Aguirre pudo acometer sus planes futuros con absoluta libertad.

7.3.1. *Saneamiento y obras de preparación de los terrenos*

El precio alcanzado por el conjunto de los terrenos fue aparentemente bajo, sólo 0,06 ptas./m² de media. Sin embargo, requirió un considerable desembolso de dinero. A las cantidades necesarias para la adquisición del suelo, debieron añadirse los gastos derivados de los trabajos de saneamiento y desecación. La parte principal de éstos comenzó inmediatamente después de la toma de control definitivo de la totalidad de la marisma.

En diciembre de 1859, el ayuntamiento de Getxo se movilizaba contra Máximo Aguirre. Según el reconocimiento efectuado ante distintas quejas de particulares, en Lamiako se estaban llevando a cabo una serie de obras para las que se había procedido a un cerramiento general de la propiedad. Las obras consistían en la construcción de un nuevo canal de más de dos kilómetros de longitud que sirviera de nuevo cauce al río Gobela, desde la entrada en las propiedades de los Aguirre hasta hacerlo confluir con el río Udondo en Leioa⁴²⁸.

El Ayuntamiento afirmaba no tener ningún conocimiento previo de la obra, pero la prensa de Bilbao llevaba al menos desde septiembre de ese año

⁴²⁸ La descripción de los encargados municipales fue: «[...] *el Sr. Alcalde [...] habiéndose constituido en el paraje de la queja el lunes doce del corriente, habían notado con arto [sic] sentimiento que en efecto se había cerrado el paso con ballado de arena [sic] y que seguían en sus cerraduras por los operarios dando por satisfacción de que aquella obra no era mas que provisional con motivo de reunir las aguas del río Govelas [sic] a fin de que no entorpecieran los trabajos entrando en la zanja maestra que proyectan a su mejor reunión y curso al punto de las del Udondo*». La reclamación del Ayuntamiento se basaba en la interrupción producida en los caminos y servidumbres públicas, la suposición de que las obras incluían terrenos no bañados por las mareas, y que por lo tanto debían quedar fuera de la venta efectuada por el Estado, y que ni siquiera se había comunicado la intención de realizarlas al Ayuntamiento. Según los términos utilizados en el acta municipal «[...] *no podía dejarse pasar desapercibido semejante proceder so pena de arrastrarse el municipio en lodo y baldón de sus administrados [...]*» y que «[...] *pidan lo conducente ante cualquiera autoridad competente a fin de subsanar el agravio irrogado con tales disposiciones [...]*». En: A.H.M.G., Libro de Actas Municipales N.º 5, fols. 54-56v (16-12-1859).

anunciando las obras en Lamiako, y solicitando operarios⁴²⁹. Por lo tanto, el diseño de las obras de saneamiento estaba completo en 1859, y los trabajos se debieron realizar en lo fundamental durante el otoño de ese año y a lo largo de 1860⁴³⁰.

El proyecto de encauzamiento y saneamiento de las marismas fue realizado por el arquitecto Pedro de Belaunzaran el mismo año 1859⁴³¹. En el plano de Belaunzaran se recoge el estado previo de la marisma y las obras planeadas. El sinuoso cauce del río descendía directamente hasta los muelles de la ría por el espacio actual de las calles Mayor y Gobela. Los propios muelles impedían su desagüe directo en la ría en ese punto, desviando el curso hasta la zona del puente de los Ocho Ojos en Leioa. Las obras emprendidas se apoyaron en el soporte que representaban los muelles de la ría, que en la misma época habían sido reforzados para permitir el cómodo paso de carruajes por el antiguo camino de sirga⁴³². A lo largo del muelle se proyectaron tres zanjas de alivio, que debían recoger las aguas de la marisma contenidas por el mismo muelle, y desaguaban en la ría a través de los puentes de los Ocho Ojos y de Udondo, y por la dársena de Udondo.

Pero la obra principal consistía en la construcción de casi dos kilómetros de canales, rectos y bordeando los límites exteriores de la propiedad, por los que se hizo fluir a los ríos Gobela y Udondo. En la nueva disposición ambos ríos terminaron confluyendo junto al puente de Udondo, en el límite entre

⁴²⁹ Así, en el Irurac Bat del 5 de septiembre, Máximo Aguirre requería candidatos al empleo de capataz para la inspección de las obras, y el día 10 del mismo mes personas para contratar la ejecución de 30.000 metros cúbicos de zanjas y vallado en Lamiako. El cinco de enero de 1860, el mismo medio anunciaba la contratación de unos dos mil metros de cercadura con estacada de roble o castaño.

⁴³⁰ El mismo Irurac Bat anunciaba el ocho de noviembre de 1860 que la obra de Lamiako aceptaba la recepción y depósito de escombros y tierra.

⁴³¹ No he podido localizar el original de este plano, pero sí una copia que parece exacta ya que fue certificada por el arquitecto municipal de Getxo en 1883. El texto que acompaña al plano dice: «*Don Francisco Ciriaco de Menchaca, Maestro de Obras domiciliado en Lauquini. Certifico que el original del precedente plano topográfico de la playa de Lamiako me fue entregado por D. Ezequiel Aguirre vecino de Bilbao, asegurándome ser el original levantado por el arquitecto D. Pedro de Belaunzaran el año 1859 y antes de efectuar las modificaciones de aquella playa y curso de los ríos Gobela y Udondo, señalando en él los líneas divisorias entre los pueblos de Guecho, Lejona y Erandio y el Muelle en el cual se demuestran, tal como existían los límites antes de haberse verificado las transformaciones actuales, cuyo plano lo he copiado en papel tela por orden del Ayuntamiento de este pueblo, con objeto de que exista en su archivo municipal un dato seguro para cualquiera duda que pueda resultar en su jurisdicción. Y por ser verdad firmo en Guecho a seis de Abril de mil ochocientos ochenta y tres*». En A.H.M.G., Carp. 9, Leg. 19.

⁴³² Los muelles habían sido reconstruidos en 1839, y la reforma del camino de sirga fue aprobada en Real orden de 1 de octubre de 1856, y realizada entre ese año y el de 1860. Sobre este camino ver A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Obras Públicas. Puertos, Leg. 15204.1; y A.G.A., Obras Públicas. Puertos, Caja AGA 919, y Caja AGA 921, N.º 14 y N.º 21, Sig:24/3.; y JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BILBAO, *Homenaje a Churruca...*, op. cit., p. 48.

Leioa y Erandio. En esa zona se aprovechaba una pequeña dársena natural, que pasaba a regularse por medio de una esclusa y compuertas, y servía de nueva desembocadura conjunta para los dos ríos. Complementariamente, se diseñaron un área de muelles para gabarras en la confluencia de los ríos y una nueva carretera por el centro de la vega⁴³³.

Ante todo, se pretendía proteger la propiedad, saneando los terrenos y actuando el nuevo cauce como barrera y desagüe natural. Las labores de saneamiento continuaron con la plantación de pinos marítimos en la zona del municipio de Getxo, mientras que el resto de los terrenos se dejaron en forma de landas⁴³⁴.

Sobre esa gran superficie de landas, que ocupaban todos los terrenos pertenecientes a la jurisdicción de Leioa, se instaló una granja agrícola totalmente nueva. Para la explotación agropecuaria se construyeron ocho edificios, que incluían dos casas para vivienda, una de ellas para los operarios, taller de carpintería, cuadras para ganado vacuno y caballar, depósitos de granos y cobertizos. Sus superficies conjuntas sumaban 1.233 m² en 1863, y ese mismo año se valoraban (sin contar con los terrenos), y en unión a los instrumentos agrícolas, de carpintería, arneses etc., y el ganado caballar, en 110.952 reales⁴³⁵. En la descripción de 1877 los edificios se habían concentrado en siete, ampliando su tamaño hasta los 1.507 m² superficiales, desapareciendo el taller de carpintería y el depósito de granos, y apareciendo en su lugar cuadras para ganado de cerda y una lechería. Esta misma distribución se mantuvo sin interrupción hasta la descripción registral de 1916⁴³⁶.

⁴³³ La carretera no llegó a realizarse. Correspondía a una continuación directa de la posterior calle de Santa Ana, en el centro del barrio de este nombre. Sin embargo, en el plano original del nuevo barrio no se contemplaba un enlace directo central con Lamiako, por lo que parece deducirse que, al menos en 1859, aún no estaba diseñado el plano de urbanización. Detalles extraídos del *Plano Topográfico de la Playa de Lamiako en la Ría de Bilbao* (copia de 1883), A.H.M.G., Carp. 9, N.º 19.

⁴³⁴ J.J.B. MERINO URRUTIA, *Apuntes para la..., op. cit.*, pp. 96-100. Este autor refiere que se siguieron las experiencias de la Landas francesas, para lo que los Aguirre importaron semillas de pino marítimo y contrataron un ingeniero de dicha nacionalidad para dirigir los trabajos de saneamiento. Estas afirmaciones las documenta en la consulta directa de los *Diarios de don Ezequiel Aguirre*, en poder de doña Carmen Coste Aguirre, nieta de Máximo Aguirre y fallecida en 1953. Se trata de una fuente que no hemos podido contrastar.

⁴³⁵ Descrito en las operaciones testamentarias de Máximo Aguirre A.H.P.V., Notarial, Protocolos de Francisco Basterra, Leg. 6117, fols. 1047-1121 (los inventarios de la finca de Lamiako en fols. 1091-1094). También se reproduce en el Registro de la Propiedad.

⁴³⁶ La evolución completa de la marisma de Lamiako en Leioa en R.P.T.B., Libros de Leioa, Finca 4, Libro 1, fols. 9-12v, fols. 232-234v y fols. 244-245v; Libro 3, fols. 16-20v; Libro 7, fols. 83-95v; y Libro 15, fols. 23-26. En el *Padrón de Fincas Rústicas* del municipio de Leioa, terminado en 1893, Eduardo Aguirre declaraba 3.326 pesetas brutas, y se mencionaban seis arrendatarios suyos. Sin embargo, no declaraba ningún valor en el paralelo *Resumen Estadístico de Ganadería*. En A.F.B., Administrativo, Hacienda —Estadística Territorial y Comercial— (Sin Inventariar), Padrones de Fincas Urbanas, Rústicas y Ganadería para la Estadística Territorial del Distrito de Bilbao (Leioa).

En paralelo a la explotación agrícola, distintas porciones de la vega fueron utilizadas por sus propietarios como espacio complementario del programa de actividades lúdicas y deportivas organizadas para los visitantes de la población de baños: coto de caza, hipódromo, campos deportivos de fútbol, y otras similares⁴³⁷. Mientras tanto, comenzaron a vender algunas parcelas.

Las ventas en el área más cercana al Udondo, entre Erandio y Leioa, lo fueron con la indicación que su destino era la agricultura⁴³⁸. En el lado contrario, el lindante con Las Arenas, se transmitieron 103.791 m² entre 1868 y 1871. Su destino aparente era la edificación de viviendas al estilo de lo que se estaba realizando en los terrenos limítrofes de Getxo⁴³⁹.

Sin embargo, desde 1890 se produjo un cambio radical en la consideración de esta zona, iniciándose la venta de solares a sociedades industriales para la instalación de fábricas, sobre todo de producción metalúrgica y química⁴⁴⁰. La justificación, aparte de la evidente consecución de una rentabilidad inmediata del suelo retenido hasta ese momento, parece que debe buscarse en los problemas financieros por los que pasaba la sociedad del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas, de la que los Aguirre eran los principales accionistas, y que podían amortiguarse con el tráfico de mercancías que generarían las nuevas instalaciones⁴⁴¹.

De cualquier forma, el resultado fue la creación de una radical división en el uso del suelo. Inmediatamente, ésta crearía una brusca frontera urbana, que venía a coincidir con el límite jurisdiccional entre Leioa y Getxo, y que en gran medida sigue manteniéndose en la actualidad.

La granja agrícola fue el primer negocio montado sobre los terrenos de la vega de Lamiako pero, desde luego, no era el más importante. El objetivo

⁴³⁷ Se puede ver una representación de la situación general de la vega, a la altura de 1865-66 en el plano reproducido en el Figura 3.2., p. 102).

⁴³⁸ Entre los compradores de algunos de estos terrenos se encontraban industriales bilbaínos, como los hermanos Ybarra Gutiérrez de Cabiedes, y José María Martínez de las Rivas, que levantaron varios caseríos cerca de la confluencia del Gobela y el Udondo.

⁴³⁹ Fueron cuatro parcelas adquiridas por el conde del Cadagua, Antonio Careaga de la Quintana, y el grupo inversor formado por Julián de la Torre Asua, Benigno Barrera Jauregui, y Andrés Isasi Zulueta. Algunas incluso se inscribieron por error en Getxo, demostración de las dificultades de fijar los límites jurisdiccionales en esa zona, y de la vinculación que tenía con la parcelación residencial. Además, el precio de compra fue de 1,61 ptas./m² cercano al que regía durante ese año de 1868 en las transmisiones de solares de Santa Ana, y muy por encima de los 0,28 ptas./m² normales en los terrenos agrícolas del lado contrario de la vega. Incluso alguno llegó a edificar en su finca un chalé. R.P.T.B. Libros de Getxo, Finca 401 (equivocada); Libros de Leioa, Finca 78, Finca 96, Finca 351, y Finca 107.

⁴⁴⁰ Entre 1890 y 1891 se vendieron varios terrenos a las sociedades industriales S.A. Delta Español (cuyas instalaciones fueron absorbidas desde 1899 por la sociedad Earle, Bourne and Co.), S.A. Fábrica de Vidrios de Lamiaco (desde 1895 Vidriería Española y absorbida en 1901 por la belga Compagnie des Verreries Espagnoles), y Fábrica de Alcoholes de Lamiaco. Significativamente, uno de los terrenos donde se instaló esa sociedad contenían hasta ese momento el hipódromo.

⁴⁴¹ P. A. NOVO LÓPEZ, «Los ferrocarriles de ...», *op. cit.*, pp. 45-90.

primordial no estaba en el término de Leioa, si no en el de Getxo, y consistía en la promoción inmobiliaria. Desde el principio, el negocio de los Aguirre en este área se fundamentó sobre dos premisas: se trataría de promover una población recreativa o *de baños*, y debía instalarse en los terrenos que pertenecían a la jurisdicción municipal de Getxo. Durante todo el largo periodo en el que la familia Aguirre dominó la vida del barrio de Las Arenas, la parte de la vega de Lamiako que se encontraba fuera de Getxo no pasó de ser un soporte de actividades complementarias, y casi siempre absolutamente condicionadas por la promoción residencial y turística en Las Arenas. Y esta promoción se articulaba por medio de un instrumento fundamental: el plano de solares.

7.3.2. *El diseño del plano de solares*

El *Plano de la Nueva Población de Baños llamada Lamiako* fue encargado por los Aguirre con el objetivo básico de crear un espacio urbano de calidad, saludable, bello y planificado. No hay que olvidar que el negocio consistía en convencer al mayor número posible de clientes (básicamente *precavidos* comerciantes bilbaínos) de las virtudes como residencia, pero también como inversión, de adquirir un terreno dibujado en un plano sobre un erial deshabitado, y a doce kilómetros de Bilbao. Además, debía regular la venta de los solares de edificación a los particulares.

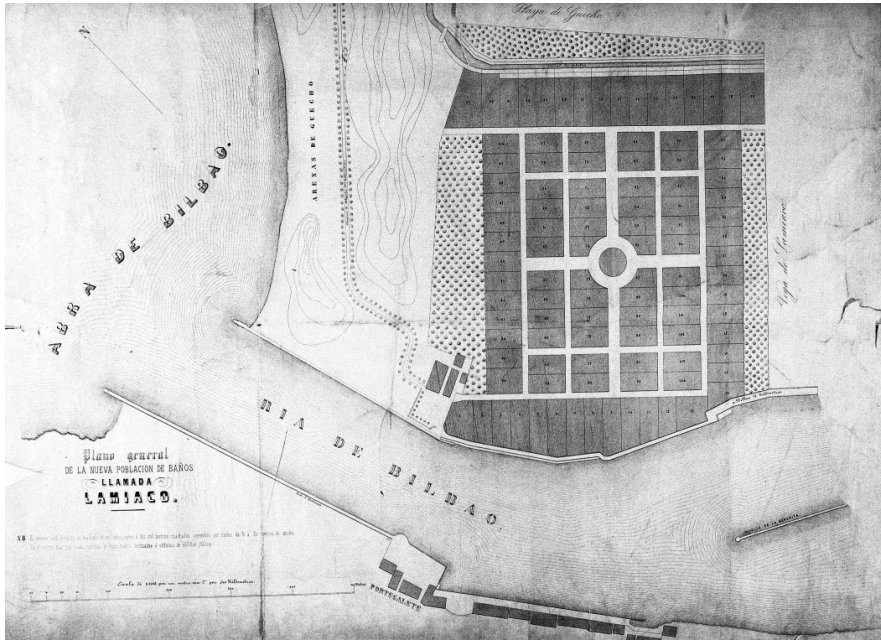
Las dificultades administrativas encontradas para conseguir la venta de la totalidad de la vega primero (1856-59), y las imprescindibles obras de saneamiento y preparación de los terrenos (1859-61), retrasaron la llegada a este punto de definición, que llegó finalmente a principios de 1863⁴⁴².

⁴⁴² La sociedad editó una litografía del plano con la numeración de los solares, que se incorporó con cada una de las parcelas vendidas en las escrituras notariales (Figura 7.1). Sin embargo, al tratarse de una planificación enteramente privada no he podido localizar el original a que se refieren, ni acreditar la fecha exacta y la autoría del proyecto. En cuanto a la fecha, se debe situar entre 1860 y 1862, resultando más factible que se trate de este último año. Respecto al autor resultaría razonable atribuírselo a Pedro Belaunzarán, autor del plano de 1859 que describía las obras de saneamiento de Lamiako, y director también de las casas construidas para varios miembros de la familia Aguirre en Lamiako durante el año 1864.

Pedro Belaunzarán fue uno de los más importantes arquitectos bilbaínos durante las décadas de 1850 y 1860, y heredero de una tradición familiar de arquitectos oriundos de Guipúzcoa. Su actividad constructora fue muy activa e importante en la Villa. Estilísticamente, representa a la generación previa a la que Daniel Fullaondo denominó *primera de arquitectos del ensanche*, y aunque en su obra es dominante la tradición del neoclasicismo tardío, constituye uno de los primeros autores que introduce elementos, aunque sean sólo adjetivos, del neogoticismo en alguna de sus casas de vecinos del Casco Viejo de Bilbao. Su obra más importante fue la traza de la iglesia de Ajangiz. Debo esta información a la amabilidad de Alberto Santana. En relación con las tendencias arquitectónicas dominantes en Bilbao a mediados del siglo XIX,

FIGURA 7.4.

Plano de la Nueva Población de Baños de Lamiako (1862)



Fuente. Litografía de 1863 (A.H.P.V.).

Sin embargo, también contaban con importante ventajas. En primer lugar, era una superficie casi perfectamente plana, que requería mínimas obras de explanación. Al tratarse de terrenos que hasta ese momento habían sido improductivos no tenían ninguna limitación de uso, parcelario previo o servidumbres de caminos o paso. La carretera de Bilbao a Las Arenas era el límite meridional, y el nuevo canal del río Gobela la cerraba por el norte. Además, contaba con un único propietario, y éste podía proyectar con entera libertad.

El plano diseñado poseía una morfología de concepción totalizadora, regular e isótropa, directamente emparentada con la que dominaba en los contemporáneos *planes de ensanche*. Desde luego, se alejaba con rotundidad de

ver: D. FULLAONDO, *La arquitectura y el urbanismo en la región y el entorno de Bilbao*, Alfaguara, Madrid, 1969-71; y A. SANTANA EZQUERRA «La racionalidad de la arquitectura neoclásica bilbaína: soluciones para una ciudad ahogada», en J. M. GONZÁLEZ CEMPELLÍN y A. ORTEGA BERRIGUETE (eds.), *Bilbao, Arte e Historia*, Diputación de Bizkaia, Bilbao, 1990, vol. 1, pp. 255-288.

la pura delimitación de parcelas para su venta, común a las operaciones parcelarias particulares. El rasgo más destacado de la concepción original es su autonomía y su carácter cerrado, reflejo de una población que se pretendía fundar totalmente de nueva planta sin dependencias externas. El eje fundamental lo constituía la plaza central de la urbanización, circular y situada en la confluencia de las dos calles principales.

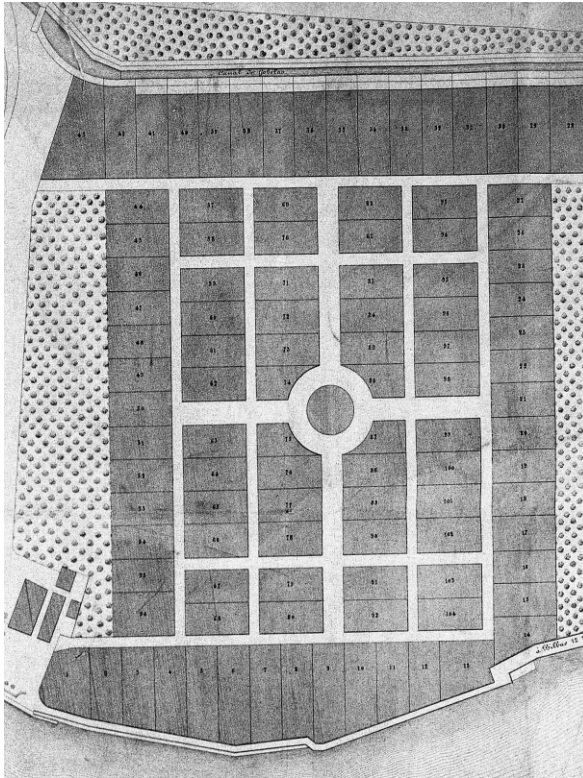
La plaza central conformaba una rotonda ajardinada sobre la que los propietarios levantaron en 1864 una ermita neogótica, la ermita de Santa Ana, que terminaría dando nombre al barrio, y que fue consagrada el 21 de enero de 1865⁴⁴³. Se trata de un pequeño edificio de forma rectangular y traza sencilla, del que sólo la fachada principal, en el lado sudoeste, se realiza en sillar dorado y concentra los motivos de estilo. Durante varios años, los que se necesitaron para que avanzara la construcción y se elevara el arbolado plantado, la ermita fue el único edificio que destacaba en el centro de la explanación, y significativamente cerraba el eje focal de la calle Máximo Aguirre desde la carretera de la ría, funcionando como un auténtico cartel publicitario. También resulta significativa la elección de un edificio religioso como punto central de la urbanización, característica de la época, y que se repitió en todas las demás urbanizaciones de cierta entidad del municipio de Getxo⁴⁴⁴.

⁴⁴³ La ermita de Santa Ana fue levantada durante el año 1864 por el constructor Modesto Echaniz Zavalla, quién dió carta de pago por los 6.000 escudos que costó la obra a nombre de los propietarios, la Sociedad Viuda e Hijos de Máximo Aguirre, el 20 de junio de 1865. Aunque la familia promotora soportó el coste fundamental de la obra, los compradores de parcelas de los primeros años contribuyeron con una aportación del 1% del valor invertido. Es uno de los más antiguos edificios de estilo neogótico documentado en Vizcaya, y aunque su autoría es confusa, parece lógico atribuirle a Belaunzarán por idénticos motivos a los comentados para el plano de solares. Construida en piedra, consta de planta rectangular y nave única, de 31 pies de ancho por 51 de largo sobre 122 m². Es de concepción muy sencilla y los motivos decorativos de estilo se concentran en la fachada principal, el lado corto orientado al sudoeste. La propiedad de la ermita se ha mantenido hasta fecha reciente en manos de los herederos de los constructores, aunque finalmente se ha completado su donación a la Iglesia Católica. R.P.T.B., Libros de Getxo, Finca 25, insc.3, Libro 1 fol. 57v y Libro 5, fol. 61. También noticias en prensa: *Euscalduna* (20-XI-63, 20-I-65 y 25-VII-65). Un comentario arquitectónico del edificio se puede encontrar en J.M. BEASCOECHEA GANGOITI, *Getxo...*, op.cit, p. 241. Sobre Belaunzarán, A. SANTANA EZQUERRA, «La racionalidad de la ...», op. cit., pp. 263-64, y J. A. BARRIO LOZA (DIR.) *Bizkaia. Arqueología, urbanismo y arquitectura histórica. III Bilbao y su entorno. Las Encartaciones*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1991.

⁴⁴⁴ En este sentido, no quiero dejar de destacar aquí cómo distintos promotores o *Comisiones de Propietarios* de los barrios correspondientes, financiaron sistemáticamente un edificio religioso como principal equipamiento del nuevo barrio. Así encontramos: la iglesia de Las Mercedes (1885) en centro del plano de solares de Las Arenas, la iglesia de San Ignacio (1878) en la plaza pública del plano de solares de Alangoeta, y la iglesia del Carmen (1907), en el centro de Neguri, que fue edificada por la empresa promotora, la *Sociedad de Terrenos de Neguri*.

FIGURA 7.5.

Detalle de la zona planificada de Lamiako (1862)



Fuente: Adaptación propia del original del A.H.P.V.

A partir de la plaza central se abría una retícula perfectamente ortogonal de calles: cinco en dirección NE-SW y otras cinco NW-SE. A los dos ejes principales que se cruzaban en la plaza se les dio una anchura de veinte metros, y doce metros a las restantes. Resultan así ocho manzanas rectangulares de sesenta por ciento veinte metros, y otras tantas cuadrangulares de sesenta por sesenta metros, de las que resultaban superficies regulares de 3.600 m² o 7.200 m². Según estas cifras, un 30% de la superficie total se dedicaba a calles y espacios públicos, y el resto a solares.

Ese grupo central de dieciséis manzanas estaba circundado por cuatro manzanas rectangulares de grandes dimensiones, en forma de franjas sin aperturas de calles, que cerraban casi completamente la propiedad. En realidad, sólo permitían la comunicación exterior por medio de calles de ancho normal en los ángulos. El diseño concluía con un segundo cierre, compuesto

de fajas ajardinadas con arbolado en todos los lados, excepto hacia el muelle de la ría.

En este diseño, el módulo fundamental era el *lote de terreno de edificación* de 1.800 m², con una medidas regulares de sesenta por treinta metros, y que poseía dos o tres lados a las calles. Las manzanas eran así realmente agrupaciones de dos o de cuatro lotes, e incluso los delimitados en las manzanas irregulares de los bordes buscaron acercarse a este tamaño. De esta forma, el plano se dividía en ciento cuatro lotes dispuestos para su venta a los particulares interesados, y perfectamente adaptados a los requerimientos de construcción de una villa ajardinada.

Poco después de iniciarse las ventas de lotes, a finales del año 1863, los promotores realizaron una serie de modificaciones que aminoraban el carácter inicialmente cerrado del plano, abriéndolo y buscando un enlace más cómodo hacia la playa, justificación final de la planificación⁴⁴⁵. De esta forma, se eliminaba la faja ajardinada de ese lado, trazando una nueva calle perpendicular a la ría (actual calle Gobela), y se prolongaba hasta el final de la propiedad la calle central de dirección NW-SE (calle Santa Ana). Lo que debió ser jardín de cierre se convertía así en nuevo espacio urbanizable, cuyo callejero se fue modificando con posterioridad de forma independiente a la trama centrada en la plaza de Santa Ana⁴⁴⁶. (ver Figura 7.6).

Por consiguiente, el cierre de la propiedad de Lamiako pasaba a ser una nueva calle, la calle Mayor, cuyo otro lado era el inicio del plano de solares de Las Arenas, y de las manzanas derivadas de las parcelaciones de los arenales de Urquizu. De esta forma, la calle Mayor se definió como auténtica bisagra entre promociones contrapuestas, papel que se vio reforzado después al pasar a ser el enlace directo entre la estación del ferrocarril y la plaza del Puente Colgante. Así, pronto se convirtió en el centro neurálgico y de los servicios de todo el área.

La uniformidad de las manzanas de cierre también se rompió al sureste y sudoeste con la apertura de nuevos tramos de calles que enlazaban con el muelle y con la carretera a Bilbao. Además, todo a lo largo del límite con Leioa resultó que la demarcación jurisdiccional real entre los dos municipios no coincidía con la que se había considerado al elaborar el plano, por lo que se hicieron desaparecer la mayoría de los lotes de esa zona, y el resto se reparceló independientemente⁴⁴⁷. Finalmente, la zona colindante con el río Gobela se mantuvo en reserva, re-dibujándose a partir de 1880 en su tramo hasta el río

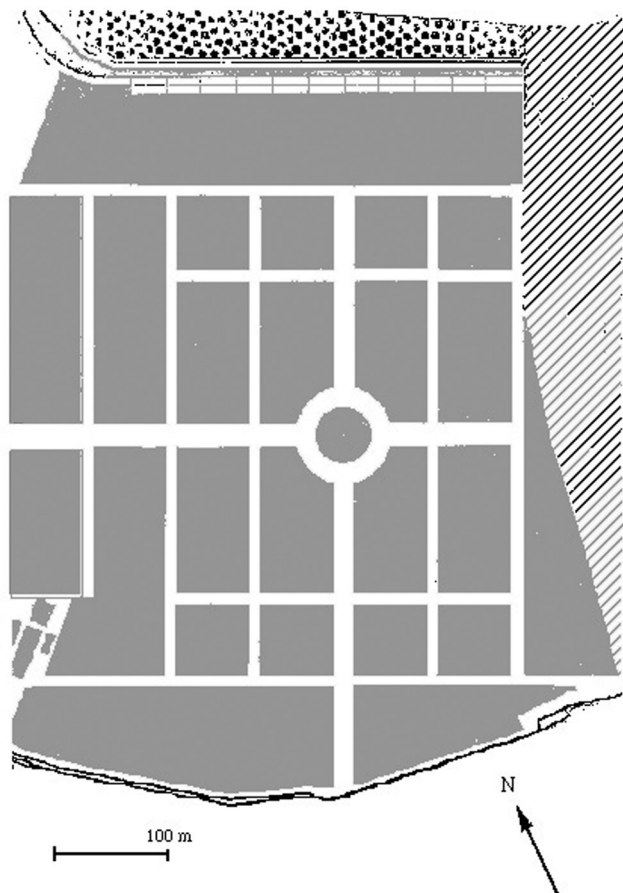
⁴⁴⁵ A la vez que en julio de ese mismo año de 1863 Amado Lázaro firmaba el diseño del plano de solares de Las Arenas, con el que éste colindaba en esa latitud.

⁴⁴⁶ La misma prolongación de la calle Santa Ana, diseñada en este momento recta, fue después desviada a partir de la calle Gobela en un ángulo de cuarenta y cinco grados hacia el norte, con el fin de que enlazara con el arranque de la calle Andrés Larrazabal, que era el vial de cierre del plano de solares de Las Arenas, y permitiera así una comunicación directa con el Balneario, y la avenida de Zugatzarte.

⁴⁴⁷ Se trataba de los lotes que iban del número 14 al 30.

FIGURA 7.6.

Plano de Lamiako tras las modificaciones finales de 1863



* en rallado, zona al noroeste que fue planificada originalmente, pero que resultó pertenecer al municipio de Leioa, y no fue desarrollada por medio del plano.

Fuente: Adaptación propia del original del A.H.P.V.

(nueva calle Ibaigane), de acuerdo con la líneas del plano de 1862. El resto, es decir, la estrecha franja tras el río por donde en 1887 se trazaron las vías del ferrocarril de Bilbao a Las Arenas, quedó completamente separada del resto, imbuido en el nuevo barrio de Romo⁴⁴⁸.

⁴⁴⁸ El antiguo cierre de la propiedad por este lado daría lugar a la calle Santa Eugenia.

El resultado final fue el barrio de Santa Ana, la más extensa planificación urbanística efectivamente realizada en Vizcaya antes del Plan de Ensanche de Bilbao de 1876.

7.3.3. Promoción y ventas

La promoción y venta de los lotes de edificación comenzó inmediatamente a principios del año 1863. El 6 de marzo se levantó la hipoteca sobre la finca, adelantando al Estado las anualidades que restaban de pagar⁴⁴⁹, y cinco días después ya se escrituraban las primeras transacciones⁴⁵⁰. El inmediato fallecimiento de Máximo Aguirre (20 de marzo) paralizó nuevamente el proceso.

TABLA 7.3.

Salida al mercado de los terrenos de la familia Aguirre en Lamiako (Getxo)

Periodos	N.º Finc.	Superf. media (m ²)	Superf. total (m ²)	% total	Valor (ptas.)	Valor/sup. (ptas./m ²)
1863-1865	24	2.665	63.964	28,85	179.678	2,81
1868-1872	41	1.216	49.837	22,48	72.203	1,45
1876-1900	30	1.291	38.719	17,46	283.973	7,33
1901-1935	67	738	49.417	22,29	760.685	15,39
Resto 1944	10	1.979	19.785	8,92	—	—
Total	172	1.289	221.722	100	1.296.539	5,85

Fuente: R.P.T.B.

7.3.3.1. PERIODO 1863-1865

Tras las operaciones sucesorias, la Sociedad Viuda e Hijos de Máximo Aguirre, heredera de los activos mercantiles e inmobiliarios familiares, reanudó la venta de lotes en diciembre del mismo 1863. El negocio adquirió un gran impulso tras el verano de 1864, disparándose las ventas desde septiembre a diciembre de ese año. En cambio, desde 1865 hasta 1870 las ventas se paralizaron completamente⁴⁵¹. Se inició así la que se convertiría en típica política

⁴⁴⁹ Según las condiciones de compra en la desamortización se pagaba en quince anualidades, que vencían en 1871.

⁴⁵⁰ Fueron los lotes 1 y 2 entre la plaza del Puente Colgante, la calle Eduardo Coste y el muelle de Tomás Olabari

⁴⁵¹ Durante esos cinco años sólo hay una permuta, que consistió en el canje de un lote vendido en 1864 por otro colindante (lotes 8 y 9), para permitir el trazado de la prolongación de la calle Máximo Aguirre hasta el muelle.

territorial de los Aguirre, que combinaba cortos periodos de gran actividad vendedora con otros de retención de los solares.

Como puede apreciarse, inicialmente la promoción resultó un éxito extraordinario. En 1863 y 1864 se vendieron treinta y cuatro lotes completos en veinticuatro operaciones, único periodo del proceso de ventas directas de los Aguirre en barrio de Santa Ana durante el que la media de superficie vendida estuvo por encima de las parcelas tipo planeadas de mil ochocientos metros cuadrados. La suma ascendió a 63.964 m² a cambio del pago de 179.678 pesetas. Así, las 35.250 ptas. invertidas en las compras de terrenos se habían multiplicado ya nominalmente por cinco en dos años de operaciones, y a siete del momento de adquisición. Naturalmente, al precio de compra habría que añadir las inversiones en saneamiento de los terrenos, desvío del cauce del Gobelá, urbanización etc., que no estoy en condiciones de evaluar con precisión. De cualquier forma, ello no desvirtúa la excepcional rentabilidad inmediata del negocio.

Sin embargo, deben establecerse más matizaciones. En primer lugar, los contratos más comunes establecían el pago aplazado a diez años, tiempo que tardaba en hacerse líquido el desembolso. Además, ocho de las parcelas las adquirieron miembros de la propia familia Aguirre.

Por otra parte, el sistema de venta con pago aplazado facilitó que el cambio de coyuntura económica derivado del estallido de la crisis financiera de 1866 retrajera algunas de las inversiones, que se anularon dando por perdidos los pagos ya efectuados. Esta situación afectó a catorce lotes, en su mayoría adquiridos por propietarios foráneos, sobre todo de Madrid, que consideraron preferible prescindir de completar el pago de una adquisición suntuaria y lejana a su lugar de residencia. Esas fincas no las hemos eliminado de la ventas del primer periodo, que de esa forma se hubiesen elevado a cuarenta y ocho lotes completos de los ciento cinco dibujados, con una superficie global de 91.297 m² y unos resultados económicos para los vendedores de 296.608 pesetas⁴⁵².

En cuanto al precio de venta, arrojó una media de 2,81 ptas. el metro cuadrado. Con las excepciones de las ventas dentro de la familia, se aprecia tres fases con distintos niveles de precios. Antes del fallecimiento de Máximo Aguirre, en marzo de 1863, el valor era de 1,5 ptas./m². Durante el resto de 1863 y primer semestre de 1864, se registraron escrituras que declaraban sistemáticamente valores en torno a 3,22 ptas./ m². Finalmente, tras el verano de 1864 el precio se elevó al nivel de 4,83 ptas. por metro cuadrado⁴⁵³.

⁴⁵² Estas fincas revertidas sí que se incluyen en la tabla 7.4., señalándolas subrayadas, y se remarcan en la figura 7.4., en gris oscuro. Estas cifras representaban el 41,2% de la superficie total de solares disponibles, y significaba multiplicar más de ocho veces la inversión original dedicada a la compra de los terrenos por parte de los promotores.

⁴⁵³ Es evidente que estos valores son el resultado de las conversiones que he realizado a pesetas y metros de las originales, referidas a reales y pies, y que arrojaban cifras muchos más redondas. Así, 3,22 y 4,83 ptas./m² equivalen a un real, y a un real y medio por pie superficial.

Recordando que el valor de compra en la subasta, ocho años antes, fue de 0,13 ptas./ m², no hay duda de que la promoción, en su faceta puramente económica, había sido un éxito, y que los promotores habían aprovechado perfectamente las plusvalías generadas por las expectativas de urbanización. Su posición resulta similar a la que Rafael Mas documentó en Madrid a partir del momento en que se delimitan los terrenos ocupados por el Ensanche⁴⁵⁴. Los Aguirre resultarían así los principales beneficiarios de la conversión de terrenos *rústicos a urbanos* ⁴⁵⁵.

La homogeneidad en el precio de venta estaba condicionada por la situación de los solares adquiridos. Como puede apreciarse en la Figura 7.4., todos ellos se situaban en el área mejor situada respecto a la playa y la carretera a Bilbao, los dos elementos que se valoraban en la urbanización en ese momento.

En cuanto a los compradores, destaca la presencia de numerosos foráneos —un 35% de los presentes que se hicieron con el mismo porcentaje de superficie— y, sobre todo de Madrid⁴⁵⁶. Resulta curiosa la tendencia a adquirir terrenos colindantes entre los que no residen en Vizcaya. En cambio, sólo aparece un vecino del propio Getxo, lo que resulta lógico por la ya comentada desconexión inicial entre las iniciativas localizadas en Las Arenas respecto a la realidad del municipio. Por lo demás, dominaban los capitales de Bilbao y localidades circundantes, con casi el 60% de los individuos y el 50% de los solares (que se convierte en el 62.5% si le sumamos los adquiridos por la bilbaína Sociedad Abaitua e Isasi). Encontramos únicamente tres grandes compradores individuales: la propia familia Aguirre-Coste (ocho lotes), la Sociedad Abaitua e Isasi (seis lotes), y Leopoldo de Pedro, marqués de Benamejí (cinco lotes).

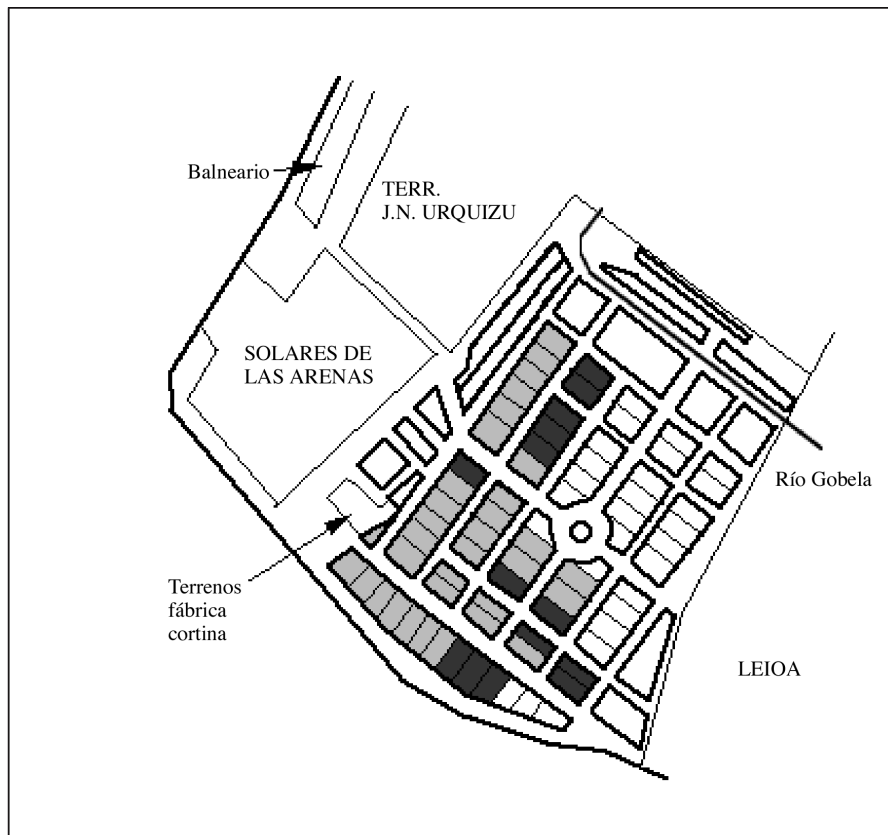
⁴⁵⁴ En este caso, fue la sola consideración del cambio de uso al aprobarse en 1860 el Plan de Ensanche la que permitió en las anteriores tierras labrantías afectadas por el plan incrementaran su precio entre 1857 y 1864 hasta cuarenta veces. Los beneficiarios por las plusvalías generadas fueron los antiguos propietarios rurales y los especuladores que habían tomado posiciones en los años inmediatos. Frente al caso de Lamiako, donde este tipo de plusvalías se concentró en manos de un único vendedor, en el *Barrio de Salamanca* se dio el caso contrario, un gran comprador (José Salamanca) fue el que las pagó en su mayor parte. R. MAS HERNÁNDEZ «La actividad inmobiliaria del Marqués de Salamanca en Madrid (1862-1875)», *Ciudad y Territorio*, vol. 3/1978, n.º julio-setiembre, 1978, pp. 47-70, y *El barrio de Salamanca. Planeamiento y propiedad inmobiliaria en el Ensanche de Madrid*, I.E.A.L., Madrid, 1982, especialmente pp. 82-93.

⁴⁵⁵ Nos atrevemos a adelantar una *especulación* para acercarnos al valor real de esas plusvalías. Para ello, consideramos las cifras consignadas en el Registro de la Propiedad como pagos efectuados a la Sociedad Viuda e Hijos de Máximo Aguirre por los propios hijos del fundador, Eduardo y Ezequiel, a cambio de las parcelas que se les transfirieron en 1864. Si el valor de éstas, 0,80 ptas./ m², fuera el que los Aguirre consideraban *mínimo o beneficio cero* tras incluir los gastos de urbanización, saneamiento, y las pérdidas superficiales por la apertura de calles, resultaría que el precio de los solares vendidos a 3,22 ptas./ m² se incrementaba cuatro veces, y seis veces en el caso de los enajenados a 4,83 pesetas el metro cuadrado.

⁴⁵⁶ Forman el grupo más afectado por las cancelaciones de ventas en 1866, quedando reducida finalmente su participación a la adquisición de cinco lotes, el 14% de la superficie total de este periodo inicial.

FIGURA 7.7.

Disposición de los solares vendidos por los Aguirre en Lamiako (1863-65)



* en gris más oscuro los lotes cuya adquisición fue anulada tras 1866.

Fuente: R.P.T.B.

La excepcionalidad de este primer periodo de la promoción hace conveniente la presentación nominal de los compradores, que se expresan en la tabla 4.5., con datos profesionales y lugar de residencia⁴⁵⁷.

⁴⁵⁷ Los datos profesionales provienen de las propias declaraciones inscritas en el Registro de la Propiedad que, como otras de esta época presentan una gran ambigüedad, sobre todo en cuanto a las clasificaciones de *comerciante* y *propietario*, que eran dominantes entre los compradores. Se puede consultar una relación nominal completa de los compradores, sus profesiones y vecindad, y los datos de cada una de las fincas enajenadas por la familia Aguirre y sus sucesores los Aguirre Coste en Lamiako entre 1863 y 1935 en: J.M. BEASCOECHEA GANGOITI, «Sociedad y política territorial ...», *op. cit.*, pp. 301-328.

TABLA 7.4.

Lista nominal de compradores de lotes en Lamiako-Santa Ana (1863-64)

N.º Lote	Fecha	Comprador	Profesión	Vecindad	Superf. (m ²)	Precio (Ptas.)	Ptas./ m ²
1	20-3-63	Basterra Isasi, Pedro	Comerciante	Bilbao	2.326	3.489	1,50
2	20-3-63	Olalde Maguna, Martín de	Propietario	Bilbao	1.927	2.891	1,50
4	19-12-63	Zarauz Madariaga, Pedro	Comerciante	Bilbao	2.325	5.616	2,42
6	19-12-63	Gorostiaga Larrinaga, José Ibáñez Merladet, Pedro	Sombrero Profesor	Bilbao Begoña	2.675	8.613	3,22
7	19-12-63	Jacquet Saint-Mars, Carlos Neira y De La Puente, M.	Banquero N. D.	Bilbao Bilbao	2.622	8.445	3,22
8	19-12-63	<i>Mazas y Torre, Diego</i>	<i>Comerciante</i>	<i>Abando</i>	2.586	8.328	3,22
9	19-12-63	<i>Barandica Mendieta, Manuel</i>	<i>Abogado</i>	<i>Bilbao</i>	2.592	8.346	3,22
79-80	19-12-63	Zubiría Echeandia, S.	Corr. Buques	Bilbao	3.600	11.592	3,22
92	19-12-63	Duñaveitia Euba, Cosme Lezama-Leguizamón, M.	Profesor Abogado	Bilbao Bilbao	1.800	5.796	3,22
10	8-1-64	<i>Torre y Aldecoa, Balvina de</i>	N. D.	<i>Abando</i>	2.355	7.520	3,19
3	8-1-64	Uribarri Egusquiza, Diego	Comerciante	Getxo	2.138	5.301	2,48
5	8-1-64	Gorostiaga Larrinaga, M. Ibáñez Merladet, Pedro Leguina y Zuloaga, Calixto	Barbero Profesor Litógrafo	Bilbao Begoña Bilbao	2.509	8.080	3,22
52-53	21-9-64	Uhagón Arechaga, Juan	Banquero	Madrid	3.600	11.592	3,22
67-68	21-9-64	Aguirre Labroche, Ezequiel	Comerciante	Bilbao	3.600	2.898	0,80
55-56	23-9-64	Coste Vildósola, Eduardo	Comerciante	Bilbao	4.200	4.771	1,14
105	23-9-64	Coste Vildósola, Eduardo	Comerciante	Bilbao	1.242	1.411	1,14
48-49-50	23-9-64	Aguirre Labroche, Eduardo	Comerciante	Bilbao	4.200	3.381	0,80
51	23-9-64	<i>Zabala Andirengoechea, M.</i>	<i>Abogado</i>	<i>Bilbao</i>	1.800	5.796	3,22
47	10-10-64	Aldecoa Gimeno, Fernando	Propietario	Bilbao	1.800	8.694	4,83
54	10-10-64	Ruiz De Ibarra, Joaquín M.	Comerciante	Madrid	1.800	8.694	4,83
44-45	10-10-64	Sociedad Abaitua e Isasi			3.600	8.750	2,43
63-64	10-10-64	Sociedad Abaitua e Isasi			7.200	17.500	2,43
65-66							
76	29-10-64	Navarro Santiesteban, Fco.	Propietario	Pamplona	1.800	8.694	4,83
57	29-10-64	<i>Arango y Castillo, Andrés</i>	<i>Propietario</i>	<i>Madrid</i>	1.800	8.694	4,83
46	31-10-64	Uhagón Aldecoa, Guillermo	Ofic. Marina	Ferrol	1.800	8.694	4,83
103	31-10-64	<i>Dot Michans, Rosa</i>	<i>Propietaria</i>	<i>Madrid</i>	1.800	8.694	4,83
104	3-11-64	<i>O Daly Pérez, Jaime</i>	<i>Ofic. Marina</i>	<i>Madrid</i>	1.800	8.694	4,83
91	3-11-64	<i>López Longoria Cereceda, J.</i>	<i>Abogado</i>	<i>Madrid</i>	1.800	8.694	4,83
90	3-11-64	<i>Ulibarri Martínez, Fernando</i>	<i>Médico</i>	<i>Madrid</i>	1.800	8.694	4,83
58	4-11-64	Pedro y Nasch, Leopoldo de	Propietario	Madrid	1.800	8.694	4,83
59-60	4-11-64	<i>Pedro y Nasch, Leopoldo de</i>	<i>Propietario</i>	<i>Madrid</i>	7.200	34.776	4,83
61-62							
78	10-12-64	<i>Ortega Martínez, José María Lacort Revilla, Mariano</i>	<i>Funcionario</i> <i>Comerciante</i>	<i>Haro</i> <i>Haro</i>	1.800	8.694	4,83
88	19-12-64	Moronati Laucirica, Juan José	Comerciante	Bilbao	1.800	8.694	4,83
89	19-12-64	Moronati Laucirica, Juan J. Carbonell Descrines, Juan	Comerciante Comerciante	Bilbao Bilbao	1.800	8.694	4,83
77	23-12-64	Bisaires Amatriain, V.	Albañil	Pamplona	1.800	8.694	4,83
Total	1863-64				91.297	296.608	3,25

Cursivas las parcelas cuya adquisición fue cancelada

Fuente: R.P.T.B.

La caracterización social de los compradores no presenta una clara definición. Desde luego, dominaban las declaraciones en el ambiguo término de «comerciantes», que con el de «propietarios» y los que pueden incluirse como «profesiones liberales» (abogado, médico) constituían el grupo mayoritario. En su interior aparecen destacados miembros de las élites bilbaína (Carlos Jacquet, Pedro Mazas, Manuel Lezama Leguizamón, Manuel Barandica o Martín Zabala) y madrileña (Juan Uhagón, Andrés Arango, Leopoldo de Pedro, José López de Longoria). Junto a ellos, diversos particulares de recursos más limitados, que se desprendieron pronto de los solares sin llegar a levantar edificaciones.

La construcción de casas en Santa Ana se inició el mismo año 1864, con las villas de Ezequiel Aguirre y su cuñado Eduardo Coste Vildósola. Se trataba de residencias particulares para el verano, ya que entre los objetivos de los Aguirre no se incluía, salvo casos puntuales, la construcción de viviendas para su venta o arrendamiento⁴⁵⁸.

Las ventas se hicieron sin ninguna limitación ni regulación urbanística o morfológica que no fuera la propia forma del plano de lotes. Ahora bien, siempre se consideró que el destino debía ser casas de campo con jardín. Los anuncios que durante los primeros años los promotores insertaron en la prensa recalcaban este componente, y en la facilidad y calidad del suministro de agua potable, gracias al manantial que se presentaba a escasa profundidad, y del que los compradores podrían servirse con poco coste⁴⁵⁹. Y salvo en dos zonas periféricas del barrio que sufrieron una cierta degradación de los estándares urbanos, todo Santa Ana se edificó siguiendo la tipología de la villa ajardinada.

7.3.3.2. PERIODO 1868-1872

Entre 1865 y 1870 los Aguirre congelaron las ventas de los lotes en su poder. Son años de reorganización del entramado de los negocios familiares, ya que el fallecimiento de Francisca Labroche en 1867 forzó la disolución de la sociedad *Viuda e Hijos de Máximo Aguirre* y la inmediata formación de la nueva *Hijos de Máximo Aguirre* en 1868. Pero las razones más determinantes pueden interpretarse vinculadas fundamentalmente a la situación económica y

⁴⁵⁸ Incluso, la villa que se construyó Ezequiel Aguirre fue vendida en 1870 al banquero Bernabé Larrínaga, ya que al contar desde 1868 con los servicios del Balneario, consideró innecesario el mantenimiento de una residencia permanente. En cambio, la casa de Eduardo Coste Vildósola se mantuvo en poder de la familia hasta que su nieto Ramón Coste Acha la vendió en 1945 a la Congregación de las Madres Irlandesas para su colegio, más adelante derribado. R.P.T.B., Libros de Getxo, Finca 160, Libro 2, fols. 188-190v, Libro 6, fols. 185-187v, Libro 16, fols. 31-35v, Libro 27, fols. 181-189; Finca 161, Libro 2, fols. 191-193v; Finca 162, Libro 2, fols. 194-194v; Finca 969, Libro 24, fols. 40-46, y Finca 3581, Libro 97, fols. 11-12.

⁴⁵⁹ Por ejemplo, anuncio insertado en *Euscalduna*, el 27 de julio de 1864. Por lo demás, y como es lógico, los anuncios insisten en las favorables condiciones económicas de las parcelas y las expectativas de revalorización.

del mercado inmobiliario local, y a un radical cambio de actitud en la consideración de sus negocios en Getxo por parte de Ezequiel y Eduardo Aguirre.

La situación a partir de 1866, con una coyuntura de crisis económica generalizada a la que se solapó una crisis política e institucional que desembocó en la revolución de 1869 y a continuación en la Segunda Guerra Carlista (1873-76), se manifestó también en una contracción significativa en el sector de la construcción e inmobiliario⁴⁶⁰. El mismo mercado local de Getxo reflejó una caída sustancial en el precio medio general de las compraventas de suelo, que lógicamente resultan las transmisiones más exactas y sensibles a las oscilaciones de precios, y que pasó de una media de 2,74 ptas./m² en el quinquenio de 1860-64 a 2,18 ptas./m² en el de 1870-74⁴⁶¹. La mismas compraventas en el barrio de Santa Ana, es decir, las reventas efectuadas sobre solares vendidos por los Aguirre en el periodo anterior, registraron una reducción del 37% entre el quinquenio 1860-64 (3,25 ptas./m² de media) y el de 1870-74 (2,02 ptas./m²).

Si la situación no era apropiada para vender solares, la política de los Aguirre se concentró en retener los que poseían, y en aprovechar las posibilidades que ofrecía la subasta desamortizadora de los cercanos arenales y juncales de Las Arenas para comprar más terrenos. A partir de estas compras fuera ya de Lamiako, los Aguirre diseñaron una nueva articulación de sus negocios, que pasaron de fundamentarse en la simple venta de solares a desarrollar una promoción integral, turística e inmobiliaria, mediante la edificación del Balneario y sus servicios complementarios (hoteleros, atracciones, deportes).

Mientras se producía esa serie de operaciones sobre los arenales, la familia Aguirre continuaba colocando en el mercado sus terrenos en Lamiako. Durante el periodo 1868-72 se reanudaron las ventas, aunque a muy pequeña escala y caracterizadas por la nula revalorización de los solares. De las cifras de esos años reflejadas en la tabla 4.4., en realidad solamente 8.674 m² eran ventas estrictas.

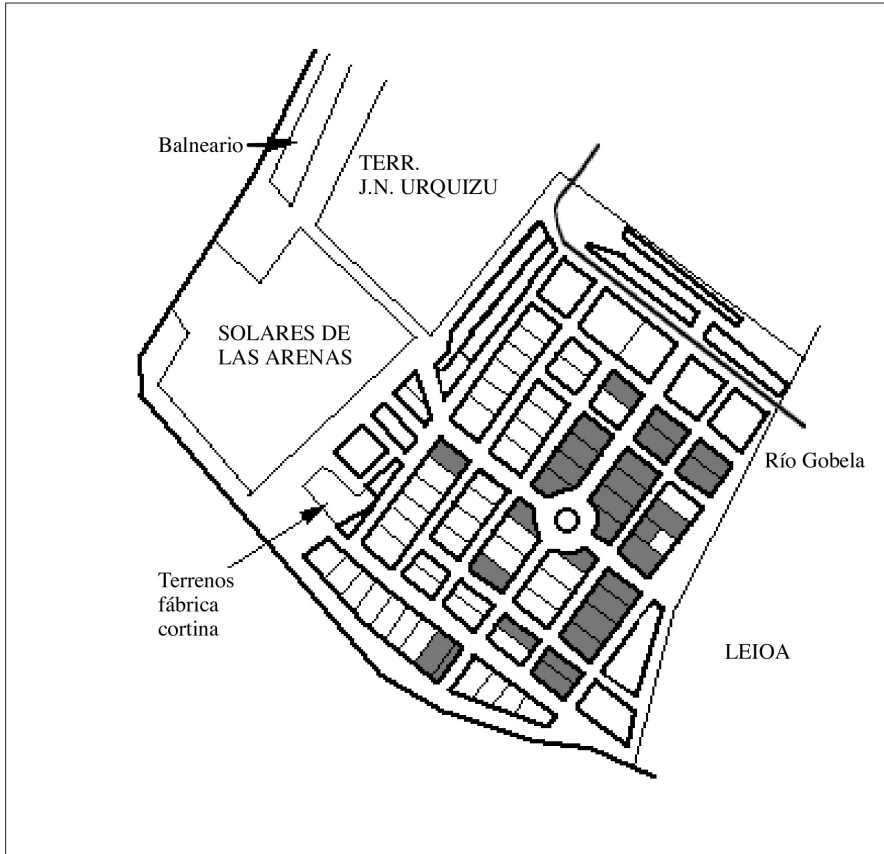
El resto correspondían a la operación de recompra de las participaciones de los accionistas en la primitiva promotora del balneario, la sociedad de Baños Marítimos Aguirre y Cía. En el acuerdo de disolución alcanzado en 1871,

⁴⁶⁰ La incidencia de la crisis en la construcción residencial en los casos de Madrid y Barcelona pueden seguirse en X. TAFUNELL I SAMBOLA, *La construcció de la Barcelona Moderna. La indústria de l'habitatge entre 1854 i 1987*, Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona, 1994, y «La construcción residencial barcelonesa y la economía internacional. Una interpretación sobre las fluctuaciones de la industria de la vivienda en Barcelona durante la segunda mitad del siglo XIX», *Historia Económica*, vol. VII, n.º 2, 1989, pp. 389-437; y A. GÓMEZ MENDOZA «La industria de la construcción residencial: Madrid, 1820/1935», *Moneda y Crédito*, n.º 177, 1986, pp. 53-81. También sobre Madrid, pero referido a las dificultades financieras del negocio inmobiliario del Marqués de Salamanca: R. MAS HERNÁNDEZ, «La actividad inmobiliaria ...», *op. cit.*, pp. 47-70.

⁴⁶¹ Estas cifras corresponden a la valoraciones declaradas en las transacciones inscritas en el Registro de la Propiedad Territorial, que no se incluía en todos los casos, y cuyas características y validez son comentadas en otro apartado de este trabajo.

FIGURA 7.8.

Disposición de los solares vendidos por los Aguirre en Lamiako (1868-72)



Fuente: R.P.T.B.

se aceptó la oferta de los Aguirre, que consistía en la recompra de todas las acciones emitidas, que se pagarían en solares de su urbanización de Lamiako, a razón de 900 m² valorados en 1.000 ptas. por cada cuatro acciones, lo que significaba que se capitalizaban al 50%⁴⁶². Se acogieron a esta solución los dueños de 178 acciones, a los que se entregó 40.263 m² en lotes de Lamiako⁴⁶³.

⁴⁶² A cambio, ellos se quedaban dueños exclusivos de las instalaciones y cargaban con su hipoteca. Disolución de Aguirre y Cía en A.H.P.V., Fondo Notarial, Protocolos de Félix Uribarri, Leg. 6192, fols. 638-645, 22-5-1871.

⁴⁶³ El precio era ventajoso para los accionistas, ya que ese mismo año se vendían algunos de los solares colindantes por 3 ptas./ m², e incluso terrenos en la parte de Lamiako que pertenecía a

La proliferación de poseedores de menos de ocho acciones, límite que daba derecho a un solar completo de 1.800 m², obligó a subdividir por primera vez las parcelas, dando lugar a solares de novecientos metros cuadrados, e inaugurando una situación no prevista inicialmente, que se fue generalizando durante los años siguientes. De esta forma, el tamaño medio de las fincas vendidas durante este periodo descendió a 1.216 m², y el precio de venta a 1,45 pesetas por metro cuadrado.

La disposición de los solares adjudicados muestra perfectamente su significación en el conjunto de la urbanización. Tendieron a concentrarse en el sector nororiental del plano, entre las calles Amaya, Bidebarrieta, Venancio Echevarria y Santa Ana. Complementaban así las ventas iniciales, localizadas preferentemente en los lados sur y sudoeste.

7.3.3.3. PERIODO 1876-1900

El estallido de la Segunda Guerra Carlista supuso un parón absoluto en cualquier iniciativa. A partir de 1876, comenzó un nuevo periodo en el que se asiste a la consolidación del modelo de ocupación del espacio diseñado antes de la guerra. Lo más característico de este periodo es la extensión de las iniciativas y nueva la relación entre los dos núcleos iniciales, concretado en el enlace entre las calles Andrés Larrazabal y Santa Ana —que comunicaban directamente el balneario y la ermita— y la apertura de la calle Mayor⁴⁶⁴.

En contraste con la gran actividad desplegada por los Aguirre en otros campos, las ventas en Lamiako siguieron a un ritmo pausado. Prácticamente se había roto ya el esquema de las parcelas originales, aunque siguieron manteniéndose un cierto número de ventas que encajan en el módulo de base de mil ochocientos metros cuadrados (1.800, 1.350, 900, 450), y la media superficial de las ventas entre 1876 y 1900 fue similar a la de la etapa anterior, 1.291 m². El volumen total superficial enajenado durante estos veinticinco años fue de 38.719 m², que alcanzaron una valoración media de 7,33 ptas./ m²

Es evidente la complejización interna del barrio, desapareciendo la uniformidad en el precio de los solares, que pasaron a valorarse en función de su situación particular, y expectativas de uso y revalorización⁴⁶⁵. Tampoco se

la jurisdicción de Leioa, fuera del plano de urbanización y mucho menos interesantes, se habían vendido en 1868 a 1,6 ptas./ m²., R.P.T.B., Libros de Getxo, Finca 401, Libro 6, Fol.15-15v. Para los Aguirre significaba desplazar indirectamente parte de la inversión en terrenos hacia el negocio del Balneario, a la vez que pasaban a controlar éste en exclusiva sin necesidad de recurrir a desembolsos monetarios.

⁴⁶⁴ La conformación de la calle Mayor se terminó de definir el mismo año 1878, al vender los Aguirre varios solares con frente a esa calle, que delimitaron su acera oriental.

⁴⁶⁵ De esta forma, encontramos valores absolutamente contrapuestos —se paga a 6,14 y a 19,32 ptas./ m² en el mismo año 1892. El primer valor correspondía a un terreno de 2.349 m² en la calle Gobela detrás de la estación del ferrocarril, y el otro a un solar de 719 m² con frente a la calle Mayor.

aprecia una clara tendencia a la revalorización con el paso del tiempo, lo que contrasta con la evolución general de los contratos de compraventa de solares en Santa Ana, que pasaron de reflejar una media de 4,7 ptas./m² en el quinquenio 1875-1879, a 11,4 ptas./ m² en el de 1890-1894.

Una explicación a este hecho se encuentra en que durante estos años comenzaron a realizarse ventas de los solares excéntricos dentro de la urbanización, los colindantes al río, el ferrocarril y los límites de Leioa. Ya se habían desprendido de la mayor parte del suelo mejor situado, procediendo a sucesivas reparcelaciones de los terrenos que conformaban inicialmente las manzanas ciegas de cierre y las fajas ajardinadas⁴⁶⁶.

Además, cuando se manifiesta la densificación y la nueva centralidad de la calle Mayor, al finalizar la Guerra Carlista, los Aguirre reaccionaron con rapidez a las posibilidades de la nueva demanda. Reparcelaron el área colindante con solares mucho más pequeños (la media final en esta zona fue de 541 m²), y trazaron nuevas calles sin vinculación al plano original, y con una sustancial rebaja de tamaño y calidad⁴⁶⁷.

Entre los compradores, la mitad seguía viniendo de Bilbao, pero aparece ya un significativo número de vecinos de Getxo y Leioa. Socialmente, se aprecia que las parcelas mayores son adquiridas por individuos pertenecientes a la burguesía acomodada, en la línea de los periodos anteriores. Sin embargo, aparecen compradores de recursos más limitados para los pequeños solares. Este hecho estaba condicionado por la rebaja de los estándares de calidad urbanística que comienza a manifestarse en algunas zonas del barrio. Concretamente, en torno a las estaciones y vías del ferrocarril, y en los límites hacia Leioa (calles Amaya y Errebitarte). En el último caso, la degradación está directamente relacionada por la implantación industrial en la vega de Leioa. En este contexto se comprende mejor cómo los Aguirre fomentaron la implantación industrial en este área colindante de Leioa. Para cuando comenzaron a vender suelo para las fábricas durante la década de 1890 sus propiedades eran ya mínimas en la parte de Getxo.

Durante esta etapa hubo un caso que rompía la tradicional política de venta de solares libres de edificación. Eduardo Aguirre se asoció con el capitalista Víctor Chávarri Salazar y con otros personajes vinculados a su grupo empresarial y político, para formar la sociedad Aguirre Chávarri y Cía., que se dedicó a edificar en Lamiako dos filas de casas unifamiliares adosadas⁴⁶⁸. El resultado fueron

⁴⁶⁶ Nacieron así distintas calles que perduran en la actualidad, como Errebitarte en el límite con Leioa, Ibaigane bordeando el río Gobela, y Santa Eugenia en el cierre de la propiedad con la vega del mismo nombre donde se asentó el barrio de Romo.

⁴⁶⁷ Artecalle, María Cristina y Amistad fueron calles de sólo ocho metros de anchura, cuando el mínimo en el barrio de Santa Ana era de doce metros.

⁴⁶⁸ Constituida el 20 de marzo de 1888. Era una sociedad colectiva especial con un capital social de 65.000 pesetas dividido en trece participaciones indivisibles de 5.000 pesetas. La composición accionarial era: Eduardo Aguirre Labroche (3 participaciones), Víctor Chávarri Salazar (2 participaciones), Benigno Chávarri Salazar (2 participaciones), Francisco Arana Lupardo (2 participaciones), Tomás Allende Alonso (2 participaciones), Ángel Uría Urresti (1

tres casas dobles en la manzana entre Mayor, Artecalle, Gobela y Santa Ana, y otras cinco en Novia de Salcedo entre las calles Santa Ana y J. Arellano⁴⁶⁹. Los edificios se levantaron en 1888, la mayoría los adquirió Leonardo Chávarri (hermano de Víctor) en 1892, quien los fue vendiendo a antiguos miembros de la sociedad edificadora, o a conocidos hombres de negocios de Bilbao⁴⁷⁰.

7.3.3.4. RECONSIDERACIÓN: LA PROMOCIÓN DE LAMIAKO/SANTA ANA

En definitiva, entre el comienzo de la promoción en 1863 y el final del siglo XIX, de las veintidós hectáreas en solares que disponían inicialmente los Aguirre en Santa Ana se había vendido más de quince hectáreas, cerca del 70% del total. Los ritmos y características de las ventas pasaron por periodos muy diferenciados, pero sin duda, fue el gran impulso inicial de 1863-64, cuando se enajenó casi un tercio del total disponible, lo que garantizó el éxito de la promoción y le dió su carácter permanente. La inversión inicial en la adquisición de los terrenos y obras de infraestructura quedó sobradamente amortizada con los rendimientos de esos dos años. Esto permitió que los promotores ejercieran una retención parcial de los terrenos restantes, procediendo a su venta cuando las circunstancias resultaban más convenientes a sus intereses.

El tamaño medio de las noventa y cinco fincas vendidas por los Aguirre a lo largo de esos casi cuarenta años se mantuvo muy cercano al lote original de mil ochocientos metros cuadrados. En concreto, la media fue de mil seiscientos cinco metros cuadrados. Este aspecto fue una de las claves para entender el mantenimiento del esquema de parcelas ajardinadas para viviendas unifamiliares, o a lo sumo dobles, sin que existiera una normativa o regulación pública o particular que impusiera taxativamente su seguimiento.

Considerando el barrio de Santa Ana estricto a efectos morfológicos (es decir, el rectángulo que va de Amaya-Errebitarte a Gobela, y de Ibaigane al Muelle de Tomás Olabari) hemos practicado un corte en la evolución diacrónica de las fincas inscritas en el Registro a la altura del 31 de diciembre de 1899. El resultado es muy significativo. En ese momento, en el parcelario de Santa Ana, una vez eliminada la finca matriz de los Aguirre⁴⁷¹, sólo existían registradas un total de ochenta y cinco fincas. Ya que la superficie total de éstas era de 144.073 m², tras cerca de cuarenta años de todo tipo de transmisiones, fusiones y divisiones, la media superficial por finca era altísima, aún nada menos que de 1.695 m².

participación), y Antonio Ruiz de Velasco Leiva (1 participación). A.H.P.V., Notarial, Protocolos de Félix Uribarri, año 1888, esc.110, fols. 435-439.

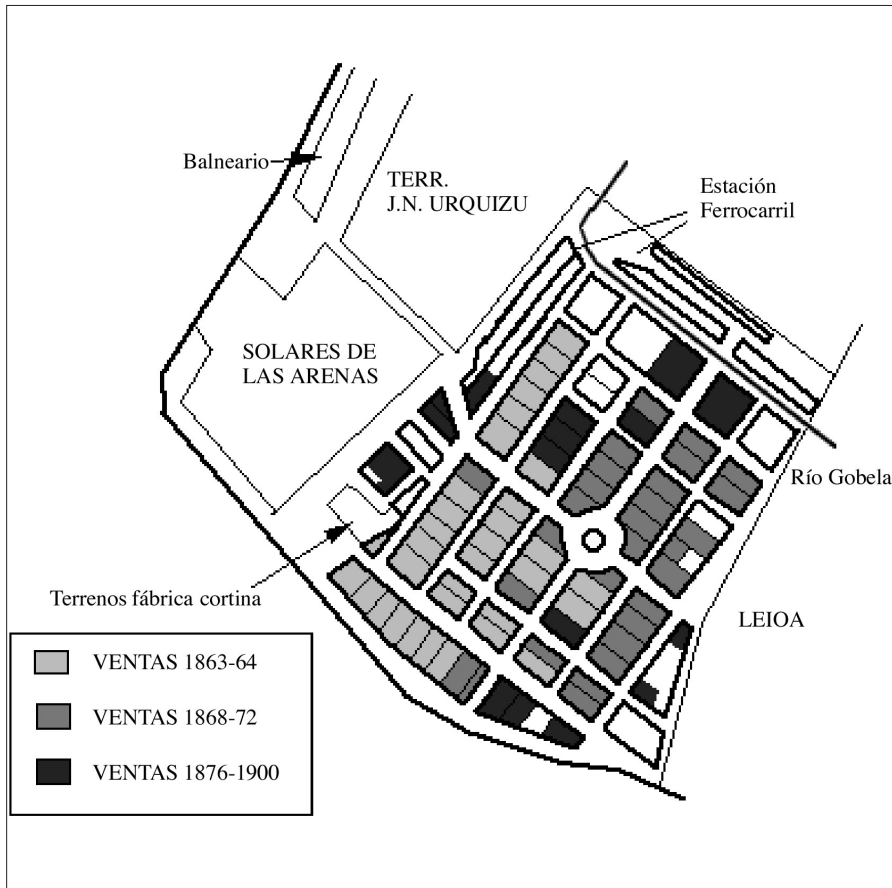
⁴⁶⁹ Se formaron parcelas de 200 a 400 m², que se edificaron el mismo año 1888, resultando viviendas de entre 95 y 115 m² de planta, con bajo, principal y alto. La valoración conjunta de las fincas sumaba 246.000 ptas. en el año 1892.

⁴⁷⁰ La lista completa de los chalés, sus medidas y destino final en J.M. BEASCOECHEA GANGOITI, «Sociedad y política territorial ...», *op. cit.*, cuadro de la página 319.

⁴⁷¹ Incluía los 69.202 m² de restos de solares espacios públicos aún sin salir al mercado.

FIGURA 7.9.

Disposición general de los solares vendidos en Lamiako por los Aguirre entre 1863 y 1900



Fuente: R.P.T.B.

Gracias a la adopción y mantenimiento de este parcelario Santa Ana adquirió unas funciones residenciales de baja densidad bastante homogéneas, que resultaron más potentes que las posibles demandas de suelo en la zona, que hubiesen implicado la densificación y construcción el altura. Desde luego, este hecho fue facilitado por la presencia de un área tempranamente densificada sobre los cercanos solares del plano de Las Arenas, que concentraron este tipo de demanda.

7.4. El barrio de Las Mercedes (Plano de Las Arenas)

La estructuración urbanística de la zona de Las Mercedes, articulada mediante el Plano de Solares de Las Arenas fue muy conflictiva desde su origen. El origen se encuentra en el mismo enfrentamiento desarrollado de 1858 a 1862 entre las oficinas de Hacienda, que pretendían sacar a subasta rápidamente la mayor cantidad posible de terrenos ribereños de la ría. Como se comentaba al tratar de la desamortización en este área, el proceso concreto que finalizaría con la subasta de los solares de Las Arenas comenzó con la solicitud de terrenos para edificar un *Balneario de Recreo* por Diego Uribarri el 19 de agosto de 1861⁴⁷². Esta petición dio lugar a la orden de 16 de octubre de 1861 que declaraba en venta el terreno pedido por Uribarri y todas las dunas consideradas propias del Estado en los arenales de Getxo. La queja inmediata del Ingeniero de la *Oficina de Obras Públicas de Vizcaya*, Amado Lázaro, consiguió paralizar la subasta prevista, y forzó la consiguiente orden de la Dirección General de Propiedades del Estado el 14 de mayo de 1862, que declaraba que el remate no se celebraría hasta que se elaborara un plano de población para la venta de solares de edificación⁴⁷³.

Esta había sido la idea permanente de Amado Lázaro, y mantuvo una larga pelea por conseguir llevarla adelante⁴⁷⁴. El 30 de noviembre de 1861 su posición estaba ya bien definida:

*«Desde luego puedo manifestar a V.E. que las Arenas de Guecho no deben enajenarse sino una parte, que por su proximidad a las casas hoy existentes, podrá utilizarse en construcciones, pero para que esto tenga lugar de una manera racional y que se halle en armonía con el establecimiento de población es indispensable proceder a la formación de un plan de edificación; de otro modo se daría en un siglo como el actual espectáculo de una población naciente del todo irregular y deforme: calles estrechas o demasiado anchas, ángulos, encrucijadas, &, y esto a lo menos con mi asentimiento no se hará».*⁴⁷⁵

Se trataban de justificaciones basadas en el conceptos de racionalidad y ornato público, tan en boga en el incipiente pensamiento *urbanístico* español de estos momentos de mediados del siglo XIX, y que constituyó una de las pilares en la articulación del mecanismo de los ensanches⁴⁷⁶.

⁴⁷² A.M.O.P.U., 15444-179-18.

⁴⁷³ La idea de la oficina de Ventas de Bienes Nacionales era delimitar una gran finca de 179.389 m², considerando que no era susceptible de división en parcelas más pequeñas. A.H.P.V., Hacienda, H-233, Expediente de subasta y formación de plano de población de los arenales de Bilbao en Guecho (1861-65), y H-234.

⁴⁷⁴ Su primera propuesta mencionando la conveniencia de realizar un plano de edificación fue el 27 de agosto de 1861. A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Obras Públicas, Puertos, Leg. 15204.1.

⁴⁷⁵ A.H.N., Ibidem.

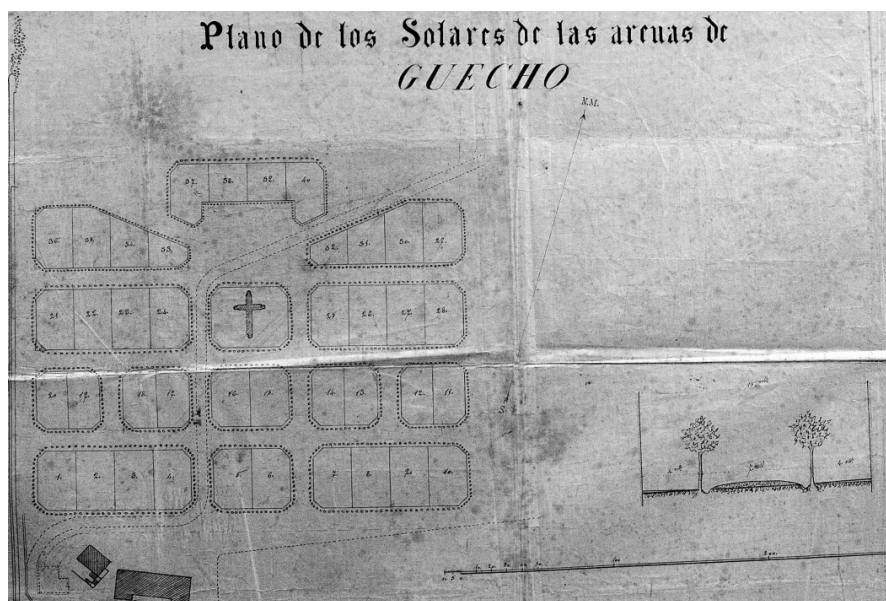
⁴⁷⁶ No se debe olvidar que en este mismo momento Lázaro estaba trabajando en el proyecto del Ensanche de Bilbao. Ver: N. BASURTO FERRO, «El Plan «Lázaro»..., *op. cit.*, y P. RODRÍGUEZ-ESCUADERO, «Estudio preliminar», *op. cit.*, pp. 13-46.

7.4.1. El plano de Población de los Solares de Las Arenas de Amado Lázaro

Finalmente, la real Orden de 24 de abril de 1862, aprobó definitivamente la realización de un plano regulador, y el Gobernador de Vizcaya encargó su realización a Amado Lázaro. El *Plano de Población de los Solares de Las Arenas de Guecho*, como oficialmente denominó, consistía en un plano general, uno parcial y las condiciones facultativas que debían regir su desarrollo. Fue firmado por Amado Lázaro el 4 de julio de 1863, y aprobado definitivamente por la Real Orden del 10 de diciembre de 1864⁴⁷⁷.

FIGURA 7.10.

Plano de Población de los Solares de Las Arenas (Amado Lázaro, 1863)



Fuente: A.H.M.G., Carp. 9, N. 11

⁴⁷⁷ El retraso se debió a distintos problemas burocráticos. Además el propio Lázaro no podía impulsar el avance del expediente, ya que desde junio de 1863 había sido ascendido y destinado a la provincia de Tarragona. A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Obras Públicas, Puertos, Leg. 15204.1 y P. RODRÍGUEZ-ESCUADERO, «Estudio preliminar., *op. cit.*, p. 40.

La superficie comprendida en el proyecto fue de siete hectáreas. La mitad estaría ocupada por los cuarenta solares de edificación planeados, quedando el 50% restante para las calles, una plaza, y un solar doble central reservado al culto, donde a partir de 1885 se levantaría la iglesia de Las Mercedes.

Todas las calles trazadas en el plano contaban con una anchura idéntica, quince metros, debían ir arboladas, y se repartían en dos aceras de cuatro metros, y el firme central de siete metros. Las calles se cruzaban de forma ortogonal dejando pequeños chaflanes en los ángulos. Las manzanas resultantes eran bastante reducidas, de cuarenta por cincuenta metros si se componían de dos solares, o de cuarenta por cien metros en las de cuatro⁴⁷⁸. La morfología del plano se caracterizaba por una poderosa lógica interna, conseguida mediante la combinación de módulos de manzanas de la misma profundidad y anchuras alternas que rompían la monotonía del trazado ortogonal, y la articulación de espacio central con el solar de la iglesia junto a la plaza.

Las manzanas más cercanas a la playa, que representaba el eje focal externo, aunque seguían la misma lógica que las demás, contenían elementos originales. Las dos laterales se abrían hacia la playa con dos cortes diagonales, que ampliaban lo que debería ser la principal fachada exterior de la población, y definían el arranque de la carretera a Algorta, la futura avenida Zugatzarte. El espacio liberado era en parte ocupado por dos pequeñas prolongaciones practicadas en los lados de la central, que terminaban de dibujar el espacio de la plaza. Al contrario de los que sucedía con el plano diseñado inicialmente para Lamiako, el diseño no se cerraba totalmente en sí mismo, sino que posibilitaba su ampliación hacia norte, por las dunas que comenzaban más allá de la calle de cierre (A. Larrazabal). De la misma forma, articulaba su enlace con las vías de comunicación, hacia Algorta y los arenales, y hacia Bilbao.

Este proyecto sí fue acompañado por unas condiciones facultativas, o condiciones particulares de venta que dirigieron la subasta de los terrenos:

1.ª Será obligación del comprador colocar las puertas y ventanas en las habitaciones, teniendo en cuanta los rasantes de las calles que se demarcan por la persona que el Gobernador Civil designare.

2.ª No se podrán construir cercas de mampostería cerrada y si solo setos y emberjados combinados con zócalos de fábrica.

⁴⁷⁸ Tampoco hemos podido localizar el ejemplar original de este plano, que ya a principios de este siglo se daba por perdido en las oficinas de Hacienda. Sin embargo, se encuentra varias veces reproducido en expedientes relacionados, y contamos con una copia fidedigna, realizada por el maestro de obras Francisco Ciriaco de Menchaca por encargo del Ayuntamiento de Getxo el 3 de noviembre de 1877, y con el sellos de compulsión de la Oficina de Propiedades y Derechos del Estado de Vizcaya. A.H.M.G., Carp. 9. N. 11.

3.^a Conforme está previsto en las ordenanzas del puerto, el proyecto de casas comprendidas en la zona que aquellas usara será presentado a la aprobación del ingeniero

4.^a El replanteo de las plantas de las casas será inspeccionado por el Ingeniero, para que se halle acorde con el plano de edificación formado al efecto.⁴⁷⁹

Como puede apreciarse, se trataba de una regulación mínima, que en realidad dejaba una gran libertad a la actuación quienes resultasen ganadores de las subastas. De esta forma, Lázaro se apartó absolutamente de su línea de actuación previa, manifestada unos años antes al otro lado de la ría en el proyecto de urbanización de los arenales de Portugalete, diseñado el 30 de julio de 1857.

Estos eran terrenos arenosos ribereños a la ría situados entre el casco urbano de Portugalete y la playa, que compartían grandes semejanzas con los de Las Arenas de Getxo⁴⁸⁰. En este caso, Lázaro elaboró una regulación muy detallada, que llegó a ser calificada de excesivamente reglamentista, y que comprendía descripción de alineaciones, regulación de la altura, dimensiones, apertura de huecos y decoración de las fachadas de los edificios, condiciones particulares de ornato interior de las viviendas, de aprovechamiento del producto de la venta de los solares, condiciones generales de las propiedades y observaciones para las subastas⁴⁸¹. Este proyecto fue rechazado por su excesivo reglamentismo, y las limitaciones que imponía a la libertad de los propietarios, y no llegó a realizarse.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que el proyecto de Portugalete, pese a estar relacionado con el impulso de la actividad turística en la Villa, se concretaba sobre un espacio próximo al núcleo urbano preexistente, al que realmente serviría de extensión, y se preveían ya una presión de la propiedad hacia la densificación, que hacía lógica el intento de establecimiento de regulaciones precisas.

En cambio, el plano de Las Arenas de Getxo se hacía sobre una superficie desierta y lejana a cualquier núcleo urbano, en la que en ese momento resultaba inimaginable otro aprovechamiento urbanístico que no fuera el de casas ajardinadas con destino a la temporada de baños, como el mismo Lázaro expresó en 1863⁴⁸².

⁴⁷⁹ Recogidas en A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Obras Públicas, Puertos, Leg. 15204.1 (Expediente promovido por D. Diego Uribarri en solicitud de autorización para edificar en el sitio llamado Las Arenas, pueblo de Guecho)

⁴⁸⁰ Según la documentación municipal que comenta este proyecto, reseñada por G. PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, *Portugalete (1852-1960)*..., *op. cit.*, pp. 43-45, el plan se asentaba sobre arenales comunales cuya propiedad era disputada entre el Ayuntamiento y el Estado, aunque en este caso, la institución municipal portugaluja dio todas las facilidades, hasta la renuncia a sus derechos de propiedad, para permitir la realización de la urbanización. La superficie comprendida era sólo de 1,3 hectárea, y Lázaro la dividió en tres manzanas que seguían la línea del muelle, de 360 por 38 metros, con dos calles laterales y tres transversales. Preveía la construcción de un paseo porticado y edificios de 11,7 metros de altura, con bajo, principal y dos altos.

⁴⁸¹ G. PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, *Portugalete (1852-1960)*..., *op. cit.*, p. 43.

⁴⁸² Informe del 17 de agosto de 1863, en A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Obras Públicas, Puertos, Leg. 15204.1.

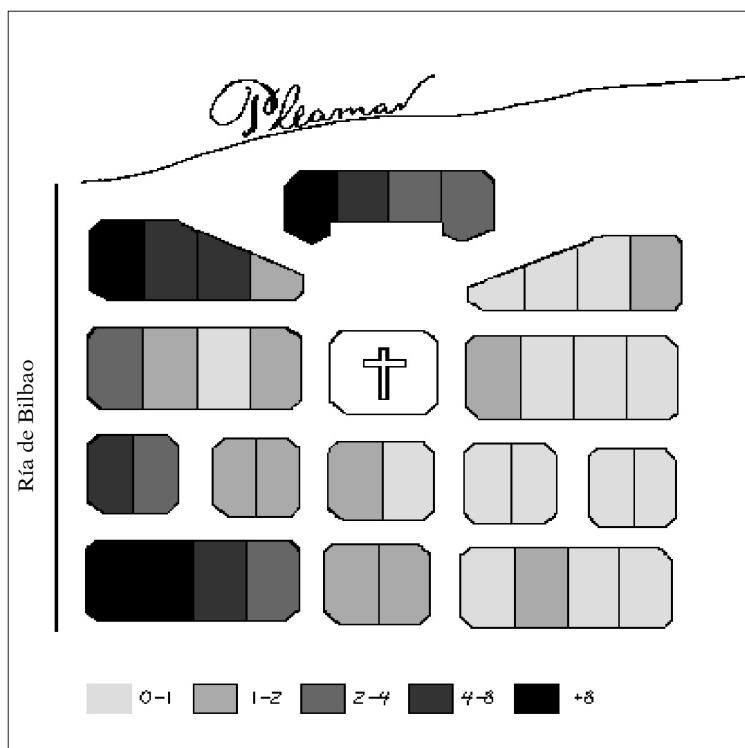
7.4.2. Subasta y nueva estructura de la propiedad

Sobre esta base, la subasta se celebró en julio de 1865. La superficie enajenada fue 35.051 m², dividida en cuarenta solares con un promedio de 876 m², resultando un valor en la mediana de 987 m². Se tasaron a 0,77 ptas./ m², y se alcanzó un valor medio en el remate de 2,56 pesetas el metro cuadrado. Las variaciones en las valoraciones entre los solares fueron muy altas, oscilando entre 0,5 y 11 pesetas el metro cuadrado (ver apartado sobre Las Arenas en capítulo 4.2.2.).

Trasladado los valores de la subasta al plano, el resultado es la Figura 7.11., donde se aprecia con gran claridad cómo la zonificación resultante se encontraba condicionada rigurosamente por focos de atracción ajenos al propio plano o su topografía.

FIGURA 7.11.

Valor por metro cuadrado de los solares de Las Arenas en 1865



Fuente: R.P.T.B.

Es evidente que los criterios que primaron en el interés de los compradores fueron, en primer lugar, la cercanía a la ría, la principal vía de comunicación —también respecto a Bilbao en estos momentos— y la posición más cercana a Portugalete, en la otra orilla. Este era realmente el núcleo de población más próximo a Las Arenas, con fácil comunicación a través del barco-pasaje. Secundariamente, se pueden distinguir otros dos focos de revalorización: la plaza con la que limitaban al SE, donde existían las pocas edificaciones previas, y la playa al oeste. Consiguientemente, los valores mínimos se dieron en las manzanas más alejadas de esos tres puntos.

Además, al realizarse la venta de los terrenos de esta zona en la forma de pequeños solares se permitió un acceso más abierto a la propiedad, también facilitado por la forma de pago aplazado practicada⁴⁸³. Sin embargo, esto no impidió que se practicaran movimientos de acumulación de varios solares en las mismas manos.

TABLA 7.5.

Compradores en la desamortización de solares del plano de Las Arenas (1865)

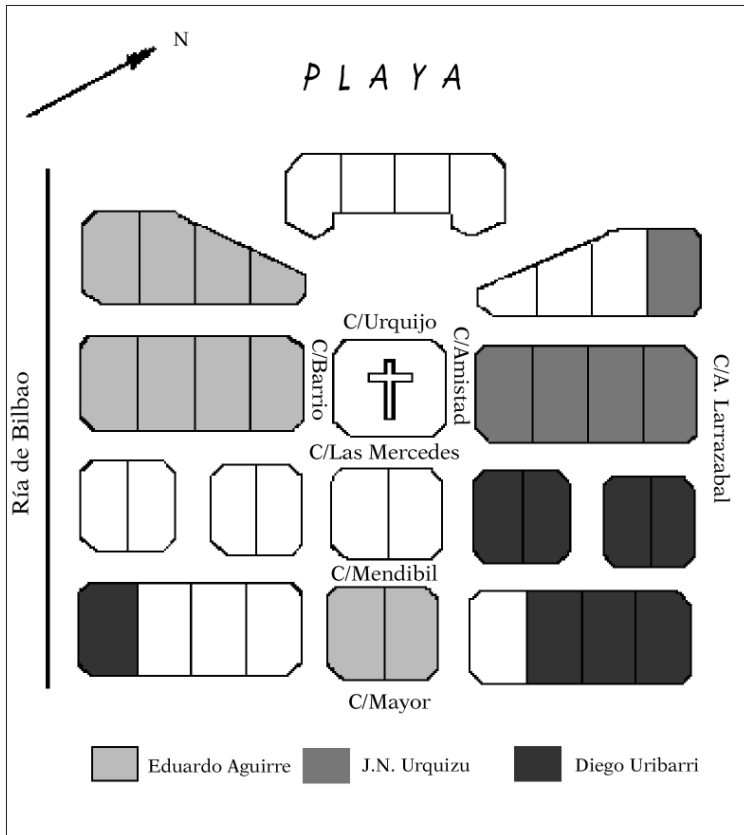
Compradores	Profesión	Residencia	N.º fincas	Superficie (m²)	Remates (pts.)
Eduardo Aguirre Labroche	Comerciante	Bilbao	10	8.934	26.950
Diego Uribarri Egusquiza	Marino	Getxo	8	7.122	14.722
José Niceto Urquiza Arriaga	Senador	Elorrio	5	4.953	3.873
Manuel Zubillaga Barbontin	Comerciante	Bilbao	3	2.760	3.000
Niceto Landesa Aurteneche	Comerciante	Bilbao	3	2.474	9.775
José Antonio Elizalde Irazusta	Comerciante	Bilbao	3	2.361	6.625
José M. Mendizábal Saribiarte	Comerciante	Bilbao	2	1.047	875
Bernardino Sobral Granada	Fondista	Getxo	1	1.000	8.750
Sabino Goicoechea Echevarria	Arquitecto	Bilbao	1	987	900
Fernando Mieg Eislin	Catedrático	Bilbao	1	987	3.125
Marcelino Bareño Muñecas	Constr. buques	Abando	1	952	635
Eduardo Aznar de la Sota	Corr. buques	Bilbao	1	849	7.050
Carlos Mathurin Blanchard	Comerciante	Bilbao	1	625	3.550
Total			40	35.051	89.830

Fuente: R.P.T.B.

⁴⁸³ Al considerarse terrenos que provenían de los bienes propios del Estado, cuyo producto íntegro revertía en la Hacienda, el pago se aplazaba en veinte anualidades iguales.

FIGURA 7.12.

Localización de los solares de los principales compradores del Plano de Las Arenas (1865)



Fuente: R.P.T.B.

Como se puede apreciar, también aquí encontramos a los Aguirre y a Urquiza en una posición destacada, controlando el 37,5% de los solares, que además tendían a ser colindantes, creando posesiones de manzanas completas (ver Figura 7.9.). Ellos dos y Diego Uribarri, controlaban veintitrés de los cuarenta solares, incluyendo seis manzanas completas.

Con esta situación su capacidad de intervención sobre el espacio era muy grande. Además, ésta era factible de ampliación, ya que la mayoría de los restantes pequeños compradores lo hicieron atraídos más por las posibilidades de practicar un negocio puntual con los solares que por el interés de una inversión más amplia o a largo plazo.

Esto es lo que se desprende del análisis de la evolución de la propiedad de estas fincas registrada durante los veinte primeros años que siguieron a la subasta. Sólo uno de los solares pertenecía en 1886 a su comprador original, pero se trataba de una retención pasiva que duró hasta su fallecimiento, a la que siguió la lógica venta inmediata del terreno por sus herederos (en 1912). Sólo en dos solares los compradores en la subasta edificaron inmediatamente, pero se deshicieron de la propiedad a continuación. En todos los demás, los propietarios transmitieron la finca en forma de solar en un plazo de entre unos meses a trece años, aunque lo más frecuente fue la venta hacia el año 1870, con unos beneficios que en algunos casos fueron muy altos, y el inicio de una rápida circulación del solar, con compraventas cada dos o tres años hasta que un propietario edificaba, o lo subdividía en pequeñas parcelas, que vendía a continuación.

La actuación de los mayores compradores no se alejó en general de estos mecanismos descritos para los pequeños. Por ejemplo, Eduardo Aguirre fue el mayor comprador, acumulando diez solares, de muy distintos precios y situaciones. De la mitad de ellos se deshizo rápidamente y sin beneficios aparentes, mientras que los otros cinco los retuvo hasta su fallecimiento en 1893. Entonces fueron adquiridos por sus cuñados Martín Zabala y Ricardo Arellano, con importantes beneficios.

Una actuación similar fue practicada por José Niceto Urquizu. En su caso, los cinco solares adquiridos se localizaban en la zona menos valorada inicialmente del plano de solares, y cercana a sus otras propiedades de los arenales. El precio conjunto de adquisición había sido muy bajo, sólo 0,78 ptas./m², y cuando se desprendió de ellos en bloque, en 1877, consiguió que su valor se incrementara cinco veces.

En cambio, Diego Uribarri Egusquiza, y sus herederos a partir de su fallecimiento en 1887, llevaron a cabo una importante actividad inmobiliaria en Las Arenas, con múltiples operaciones de compraventa, edificación, y sobre todo, reparcelaciones de sus solares. Su protagonismo en la zona fue muy grande durante toda la etapa inicial, y se veía ampliada por el hecho de ser el único de los propietarios significativos que residía desde el principio realmente en Las Arenas. Este papel fue reforzado con su nombramiento como alcalde de barrio o pedáneo por el Ayuntamiento de Getxo, ejerciendo esas funciones desde 1867 a 1878⁴⁸⁴.

Su actuación particular fue determinante en la definición urbana de toda el área nororiental del plano donde se concentraban sus propiedades. Ya fue el responsable de la construcción de primera casa de vecindad en altura levantada en Las Arenas, antes de 1872. En esa dirección, nada más finalizar la Guerra Carlista comenzó un complejo proceso de reparcelación sobre uno de

⁴⁸⁴ La decisión de crear la alcaldía de barrio de Las Arenas y el consiguiente nombramiento de Diego Uribarri para el cargo en A.H.M.G., Libro de Actas N.º 7, fols. 72v-74v (2-3-1867).

sus solares, el número 8, mediante la apertura de un callejón abierto a la calle Mayor (calle Cordelería), y la formación de un grupo de minúsculos solares de 84 m², donde a continuación se levantaron pequeñas casas de vecindad compactas⁴⁸⁵. Esta actuación se realizó en el mismo momento en que los Aguirre practicaban la nueva caracterización de sus terrenos de Lamiako colindantes con la calle Mayor, creando solares más pequeños, y un nuevo callejero.

Tras su fallecimiento en 1887, sus herederos refundieron todos los terrenos rompiendo definitivamente las parcelas originarias y creando una nueva finca por manzana. Paralelamente, se integraron en el acuerdo general para la modificación parcial del plano alcanzado en 1894 entre el Ayuntamiento de Getxo y los propietarios de Las Mercedes, con el que se buscaba una salida al problema causado por el paso irregular de la carretera de Algorta por el plano de solares.

En esta zona del plano la afectación de la carretera era mínima, y el acuerdo supuso distintos retoques en las manzanas, y la desaparición de las previstas calles cortas que cruzaban de Paulino Mendibil a Las Mercedes entre los solares 12-13 y 18-19⁴⁸⁶. Este entendimiento con el Ayuntamiento se completó en 1901 con la cesión que los hermanos Uribarri hicieron del terreno necesario para edificar las nuevas escuelas municipales, y para conformar la porticada Plaza de las Escuelas, que tampoco estaba prevista en el plano original.

A partir de la configuración de sus nuevas manzanas uniformes, los herederos de Uribarri⁴⁸⁷ procedieron a la progresiva venta de solares de entre 300 y 400 m², con forma cuadrangular y preparados para la edificación de viviendas de vecindad, labor en la que continuaron durante los veinte primeros años del siglo XX.

7.4.3. *El problema de la carretera: la Avenida de Las Arenas*

La principal dificultad para el desarrollo del plano de Las Arenas, tal y como lo había diseñado Amado Lázaro, fue el paso de la carretera de Algorta, la actual avenida de Las Arenas. El ayuntamiento de Getxo había planteado

⁴⁸⁵ Cordelería sigue siendo la única calle de estas características en todo el municipio de Getxo.

⁴⁸⁶ Acuerdo que se formalizó en escritura notarial ante Julián Ansuategui el 7 de mayo de 1894: «...todos los terrenos que componen las once citadas fincas se hallan contiguos sin más separación entre algunos de ellos que las calles abiertas según el antiguo plano de edificación de Las Arenas, y que habiéndose variado éste han adquirido dichos terrenos una forma distinta, a fin de formar con ellos agrupaciones o manzanas para mayor conveniencia de los interesados encomendaron dicha formación al perito D. Eladio de Iturria [arquitecto municipal de Getxo], quién lo ha llevado a cabo, formando del conjunto de las once fincas mencionadas cuatro manzanas independientes y numeradas, y una casa». Recogido en R.P.T.B., Libros de Getxo, Finca 1058, Libro 28, fols. 61-62v.

⁴⁸⁷ El principal fue Román Hilarión Uribarri Bareño, y luego sus sobrinos Uribarri Cortadi.

desde el principio de la desamortización fuertes reservas a la venta de estos solares, ya que la consideración de propios del Estado le marginaba a la hora de recibir los productos de la subasta. Inicialmente trató de impedir que se vendieran⁴⁸⁸, y al fracasar mantuvo durante varios años la postura de negar la existencia del barrio⁴⁸⁹. Esta hostilidad inicial del municipio fue el origen de múltiples enfrentamientos futuros con los propietarios de Las Arenas, y resulta la principal justificación de la falta de concordancia de la carretera de Algorta a Las Arenas con lo dispuesto en el plano de Lázaro.

Se da la circunstancia que la nueva carretera que enlazaba Algorta con la carretera gubernamental (camino de sirga) de Bilbao hasta la plaza de Las Arenas (ahora plaza del Puente), fue una iniciativa municipal de Getxo, tramitada desde 1854 tras varias dificultades⁴⁹⁰. A partir de 1860, una vez conseguida la aprobación de la Diputación, el Ayuntamiento decidió financiar por sus medios la carretera, lo que suponía salir del Plan de Iguala de caminos forales⁴⁹¹. Encargó su trazado y realización a Juan Blas de Hormaeche, aprobándose como definitiva una de sus propuestas en febrero de 1861. Una vez comenzado, se apreció que su recorrido atravesaba la zona del plano de solares, lo que supuso la paralización de la obra, y el encargo de una nueva memoria, realizada por Amado Lázaro en febrero de 1863⁴⁹². Esta fue aprobada definitivamente en agosto de ese año, y el camino estaba finalizado, y entregado al Ayuntamiento, en diciembre de 1864⁴⁹³.

Sin embargo, en mayo de 1865, comenzaron las quejas de los compradores de solares, puesto que el recorrido dado finalmente al camino cortaba en diagonal el plano, e invadía varios de los solares demarcados⁴⁹⁴. Esto fue el

⁴⁸⁸ Para ello buscó el apoyo de la Diputación de Vizcaya. Informe del 6 de octubre de 1863. A.H.P.V., Hacienda, H-233, y A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Obras Públicas, Puertos, Leg. 15204.1

⁴⁸⁹ Aún en 1885 seguía tramitando un expediente para conseguir la devolución de los cuarenta solares. A.H.M.G. Carp. 14, N.29.

⁴⁹⁰ Inicialmente, se enmarcaba en una solicitud conjunta de Getxo, Berango, Leioa y Erandio para conseguir un empalme directo con el camino de Bilbao a Plentzia en Asua. Sin embargo, desde 1858, Getxo se desmarcó de esta propuesta, apostando por garantizar su comunicación con Bilbao a través de Las Arenas y el nuevo camino de sirga reformado esos años. A.F.B., Administrativo, Obras Municipales, Reg.59, Leg. 2, N.2., a.m., Carp. 31, N.13.

⁴⁹¹ Sobre la estructura de la red caminera de Vizcaya en esta época y el Plan de Iguala, ver: P. A. NOVO LÓPEZ, «La red de carreteras ...», *op. cit.*, pp. 199-234. Los acuerdos municipales correspondientes en A.H.M.G., Libros de Actas, Libro N.5, fols. 62-64 (30-4-1860), fols. 66-68v (15-6-1860), fols. 68v-69 (30-6-1860), fols. 80-81v (15-2-1861). También en A.H.M.G., Carp. 55, N.5 y Carp. 37, N.7.

⁴⁹² A.H.M.G. Carp. 58, N.12.

⁴⁹³ A.H.M.G. Libro de Actas, Libro N.6, fols. 22-2v (31-12-1864).

⁴⁹⁴ Pese a que posteriormente el Ayuntamiento alegó el desconocimiento de la presencia del plano de solares, un acta municipal de junio de 1863 acordaba no concluir en firme el paso de la carretera nueva a Las Arenas en el tramo final a la plazuela, ya que se apreciaba que el camino cortaba recto el trazado del plano de solares que estaba realizado el ingeniero Lázaro. A.H.M.G. Libros de Actas, Libro N.5, fol. 158v (30-6-1863).

origen de una larga cadena de pleitos y resoluciones, que al principio dieron la razón al Ayuntamiento⁴⁹⁵, pero que desde octubre de 1880 exigieron al municipio reformar el trazado del camino⁴⁹⁶. Mientras tanto, el problema se había complicado aún más, ya que el Estado delimitó los últimos terrenos desamortizados en los arenales (subasta de 1873) de acuerdo al paso de la carretera, y sin tener en cuenta su propio plano de solares aprobado en 1864. Las alegaciones del Ayuntamiento ante el Consejo de Estado dieron lugar al Real Decreto Sentencia de 24 de octubre de 1885, que rechazaba sus argumentos.

Mientras tanto, el trazado de la carretera se había integrado en el callejero, las construcciones levantadas se habían adaptado a su recorrido, imposibilitando definitivamente su desaparición. Así, se llegó a un acuerdo preliminar con la Comisión de Vecinos y Propietarios de Las Arenas (17-11-1888), que habían mantenido una activa postura beligerante, llegando a editar dos panfletos que defendían su postura⁴⁹⁷. Consistía en un plan de modificación de alineaciones de varias manzanas y pagos de expropiaciones, diseñado por José Lequerica en 1885. Este plan fue aceptado por las partes implicadas, y ratificado por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos en mayo de 1891⁴⁹⁸. La aprobación definitiva de la Dirección de Obras Públicas, el 27 de julio de 1891, sentó las bases para la resolución del conflicto, que aún debió esperar a la aceptación definitiva de todos los propietarios afectados en 1898, y las cesiones de terrenos finales tuvieron lugar en 1901⁴⁹⁹.

Este asunto, además de constituir un motivo de permanente enfrentamiento entre los propietarios de Las Arenas y el Ayuntamiento de Getxo, con implicaciones en distintos órdenes, supuso una importante variación del callejero original.

Como se puede apreciar en la figura 7.13., la transformación ha sido relevante. Por un lado, la nueva calle diagonal ha cortado cuatro de las antiguas manzanas, creando tres nuevas que rompían la regularidad del plano. Los acuerdos entre los propietarios de terrenos y el Ayuntamiento eliminaron dos calles de tramo único, fundiendo las manzanas laterales, y modificando totalmente la forma de la manzana central de cierre hacia la playa.

⁴⁹⁵ Resoluciones del Gobernador de Vizcaya del 9 de diciembre de 1867 y 3 de abril de 1869, desestimando las quejas de Niceto Landesa y José María Mendizábal. Recogidas en A.H.M.G., Libros de Actas, Libro N.7, fols. 134v-135 (10-12-1867) y Libro 7bis, fols. 52-53 (30-4-1869).

⁴⁹⁶ Concretamente, desde la Real Orden del 12 de octubre de 1889. A.F.B. Obras Públicas, DV-DC-0198.

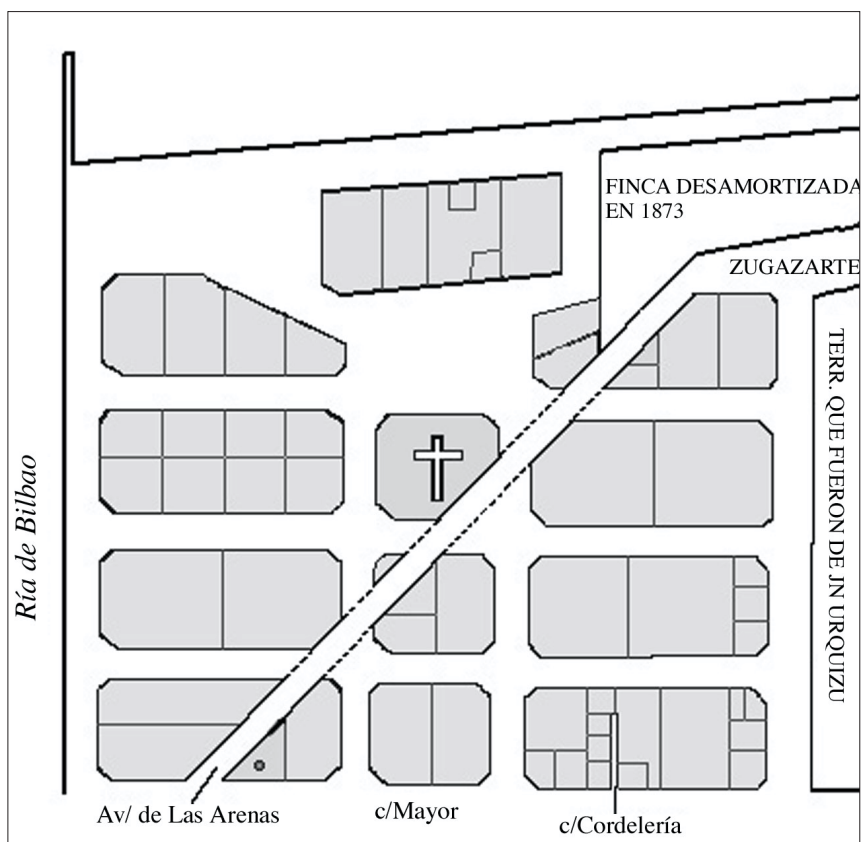
⁴⁹⁷ Ambos sin fecha ni firma, se incorporaron al expediente A.F.B. Obras Públicas, DV-DC-0198.

⁴⁹⁸ A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Obras Públicas. Serie General, Actas de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, Leg. 101.1, Sesión 30-5-1891.

⁴⁹⁹ A.H.M.G., Carretera de Algorta a Las Arenas (1863-1909), Carp. 35, Leg. 7. y A.M.G., S.3, L.81, N.3 (Reforma del plano de población de Las Arenas).

FIGURA 7.13.

Reconstrucción del parcelario del área del plano de solares de Las Arenas (Las Mercedes) en 1900



Fuente: R.P.T.B.⁵⁰⁰

Pero el plano representado contiene mucha más información sobre la evolución del parcelario y el mercado inmobiliario. Los intereses variables de los propietarios habían ejecutado una amplia reformulación de la forma y tamaño de las parcelas. Las variaciones afectaban de muy diversas forma a las

⁵⁰⁰ La elaboración de esta reconstrucción parcelaria se basa únicamente en las informaciones de las inscripciones y las indicaciones de linderos del Registro de la Propiedad Territorial. A partir del seguimiento completo de las fincas a lo largo de su vida registral, se ha podido realizar un corte a la altura del 31 de diciembre de 1899. La situación en esa fecha es la reflejada en la figura.

distintas fincas. La tendencia apuntaba hacía el mantenimiento e incluso el incremento del tamaño original en las manzanas situadas al oeste de la avenida de Las Arenas (hacia la ría), donde se estaban edificando mayoritariamente residencias unifamiliares rodeadas de jardines.

En cambio, hacia el lado contrario de este eje diagonal se asistía a dos fenómenos contrapuestos. Algunas fincas habían sufrido un profundo proceso de reparcelación, del que nacían parcelas que podíamos calificar de «urbanas», es decir, de las dimensiones de una casa de vecindad. El tamaño real de éstas era muy variable, dependiendo de la categoría y calidad de los edificios que podían levantarse sobre ellas. Así, las que acogían bloques dedicados a residencias burguesas solían poseer formas cuadrangulares, de las que resultaban fachadas de longitud similar o mayor al fondo, y disposición de patios de luces traseros. Al contrario, los edificios de menor calidad solían asentarse sobre parcelas rectangulares con cortas fachadas a la calle, o se disponían sobre parcelas muy pequeñas abiertas a callejones estrechos transversales como en el caso de Cordelería. Este tipo de evolución se encontraba más adelantada en torno a las calles Mayor y Andrés Larrazabal.

Otras manzanas de esta zona habían sufrido el proceso contrario. Un propietario había adquirido dos o más solares colindantes, que al fundirse daban lugar a nuevas parcelas de mayor tamaño. En este caso, solía tratarse de operaciones de preparación de los terrenos hacia una inmediata reparcelación de solares de superficie «comercial». Cuanto mayores fueran estos solares *transitorios* ofrecían más comodidad y flexibilidad a la actuación posterior de los propietarios. Esto es lo que ocurría en este momento con las cuatro grandes parcelas que se localizaban entre las calles Mendibil, Larrazabal, Urquijo y Amistad. Todas ellas fueron divididas al de poco tiempo, y hacia 1910 conformaban unas veinte fincas independientes, además de la plaza de las Escuelas, el edificio escolar y el Mercado Municipal de Abastos⁵⁰¹.

De esta forma, los cuarenta solares originarios eran ya cincuenta y ocho, y aunque la superficie total registrada había crecido hasta los 37.149 metros cuadrados⁵⁰², la media global por solar se establecía en 640 m², un 26% menos que los 876 m² de 1865.

De la misma forma que había variado la forma del parcelario, también lo había hecho la estructura de la propiedad. Aunque había desaparecido la gran concentración del momento inicial, y el elemento dominante eran los pequeños propietarios de una parcela, se mantenía una alta proporción de los terrenos en pocas manos.

⁵⁰¹ Ya hemos comentado antes esta operación al hablar de la política territorial de la familia Uribarri.

⁵⁰² Producto de los ajustes en el tamaño real de los terrenos tras los deslindes definitivos y las modificaciones del callejero.

De la concentración inicial de 1865, con trece propietarios que poseían una media de 2.696 m² cada uno, se había pasado a cuarenta y uno, con 906 m² de media. Si realizamos un corte según sean dueños de más o menos de mil metros cuadrados, el resultado era que los doce con superficies mayores a esa cifra suponían algo menos de un tercio del total de propietarios (29%), controlaban cerca de dos tercios de la superficie del barrio (65,3%), dividida en 25 solares que rondaban los 970 m², y la superficie media por propietario se elevaba hasta 2.022 m². Al contrario, los veintinueve con menos de 1.000 m² sólo poseían el 34% del suelo total, sus solares contenían una media de 390 m², y la superficie por propietario resultaba de 444 m².

En conjunto, dominaban rotundamente entre los propietarios de los solares de la zona de Las Mercedes las declaraciones relacionadas con la burguesía (comerciante, propietarios) y los profesionales liberales, aunque se manifestaba la presencia de miembros de oficios y profesiones de baja cualificación entre los dueños de algunas de las parcelas más reducidas. En cuanto a la vecindad, el lugar más repetido con diferencia seguía siendo Bilbao. Sin embargo, los residentes en el mismo Getxo constituían ya una cifra importante, cercana al 25%.

Sobre esa nueva morfología urbana, reorganizada en profundidad entre 1865 y 1900, se había desarrollado un importante proceso de construcción residencial. Aunque este aspecto se estudiara más adelante, la reconstrucción parcelaria realizada a través del Registro, nos da también el dato de que para 1900 en esas cuarenta fincas había ya treinta y nueve edificios. La mayoría de los propietarios de fincas no las mantenían como solar (sólo nueve los hacían) sino que habían levantado una o varias construcciones. Aunque lo habitual era poseer un único edificio, villa de verano en la zona de la ría y playa, o bloque en altura hacia la calle Mayor⁵⁰³.

7.5. Los Arenales y Juncuales: Zugatzarte y Crezalzu

7.5.1. *Origen de los terrenos*

La grandes extensiones de terrenos arenosos y marismenños situados al norte de la finca de Lamiako y de los solares del plano de Las Arenas provienen de la misma dinámica desamortizadora que aquellos. La salida a subasta de estos terrenos se realizó inmediatamente después de ejecutarse la transmisión de los solares de Las Arenas, en 1865, y aunque la parte sustancial estaba ya vendida en 1868, tuvo coletazos hasta 1873.

⁵⁰³ Las excepciones eran la viuda de Anduiza y Tomás José Epalza, cada uno con dos villas en 1900, y los constructores Braulio Ajuria y los hermanos Olabarria, con tres edificaciones cada uno.

Al igual que en los demás casos de fincas desamortizadas, la forma en que se realizó la venta condicionó profundamente todo el devenir urbanístico de la zona. Al referirnos a los arenales y juncales, ante todo, resulta especialmente trascendental la consideración del tamaño de las fincas resultantes. El Estado no se molestó en practicar un plano de población, o al menos dividir el espacio en fincas con una cierta lógica, que perfectamente podía haber seguido la retícula y forma de manzanas del plano de Las Arenas. En lugar de eso, las divisiones de fincas obedecieron exclusivamente a la presencia de barreras topográficas claras (río Gobela y carretera de Las Arenas a Algorta) o consideraciones legales sobre el origen de los terrenos (según fueran propios del Estado o comunales de la anteiglesia de Getxo).

Así, todo este espacio de más de setenta hectáreas dio lugar a siete fincas, entre las que casi el 75% de la superficie se concentraba en dos de grandes dimensiones. De esta forma, la filosofía que dirigía la estructuración parcelaria dispuesta conllevaba que los futuros propietarios podían disponer con gran libertad de los terrenos. Como éstos no ofrecían en general posibilidades de aprovechamiento agrícola⁵⁰⁴, la única forma de rentabilizar la inversión sería convirtiéndolos en solares urbanos.

El otro hecho derivado de la desamortización, y que condicionaría todo el posterior devenir urbano de la zona, se produjo a la hora de señalar la demarcación de la primera de las fincas subastadas. En la finca del arenal subastado en 1865, el técnico encargado del trabajo, Juan Orense, decidió reservar una franja de servicio de treinta metros de anchura que separaría la nueva propiedad de la carretera de Las Arenas a Algorta. Este espacio debía servir de defensa de la carretera, ya que su mantenimiento presentaba serios problemas ante el empuje reiterado de los temporales marinos, y el movimiento del cordón de dunas litorales sobre el que se asentaba. Esta misma obligación se repitió en las demás fincas que seguían esa línea, y fue la clave que permitió la definición de la avenida Zugatzarte.

Actualmente, la avenida Zugatzarte tiene mil doscientos de longitud, y cuarenta y dos metros de anchura, producto de la suma de los treinta metros señalados en este momento, los tres metros demarcados en el lado contrario, y los nueve de anchura de la carretera original y de sus taludes. Sin duda, comparte con la Gran Vía de D. Diego López de Haro de Bilbao, de mil quinientos metros de longitud pero sólo veintiséis metros de anchura, la posición de principales vías urbanas de Vizcaya gestadas durante el siglo XIX. A partir de la delimitación de este amplia alameda o *Boulevard* ajardinado, no sólo se solucionaban los problemas de vialidad, sino que se constituía en el eje director de la urbanización de todo el área. Incluso, más adelante sirvió de marco

⁵⁰⁴ La excepción (parcialmente) era la vega o juncal de Crezalzu. Aunque presentaba problemas de drenaje, por el estancamiento de las aguas del río Gobela y la calidad fangosa de los suelos, venía siendo cultivada mediante acuerdos con el Ayuntamiento de Getxo desde la segunda mitad del siglo XVIII.

perfecto para que las mansiones ofrecieran sus ostentosas fachadas, o lugar donde desarrollar los ritos de la sociabilidad burguesa.

Además de la avenida Zugatzarte, la gran extensión de las fincas subastadas en este momento obligó a que el Estado asignara una serie de calles o caminos de servicio que han perdurado en el callejero hasta la actualidad. La finca del juncal de Crezalzu debió dejar franjas de diez metros de ancho que le separaran del límite jurisdiccional de Leioa y del río Gobela (respectivamente hoy calles Gobelaurre y Errekagane). El terreno arenal que llegaba a la colina de La Avanzada, además de la zona de treinta metros de Zugatzarte, y la de diez metros de servicio del río Gobela (hoy calle Negubide), se cortaba con dos pasos transversales entre la carretera y el río, cada uno de ocho metros (hoy calles Cervantes y Cristóbal Valdés). Finalmente, en la finca que corría entre la carretera y la playa, se reservaron seis metros respecto al cordón litoral, tres a la carretera, y era cortada por tres pasos de ocho metros (de los que sobrevive Untzikaia y otro sin nombre junto a la Casa Cisco).

Consideradas globalmente, la desamortización de esta zona introdujo en el mercado una superficie de setenta y dos hectáreas, pero considerando los terrenos no comprendidos en las ventas, aquellos que se dedicaron a calles y a distintas zonas de servicio, el área afectada rondaba las noventa hectáreas. Los rendimientos alcanzados por el Estado con estas fincas fueron muy escasos, ya que su tamaño limitaba extraordinariamente el abanico de posibles compradores. Además su calidad de terrenos arenosos o encharcados, y su situación abierta a los temporales del Abra, y lejana a los núcleos de población efectivos hacía poco atractiva su adquisición para la mayoría.

La iniciativa determinante para la agilización de las subastas de estos terrenos la ejerció de nuevo la familia Aguirre, a través de las solicitudes en este sentido remitidas por la Sociedad Viuda e Hijos de Máximo Aguirre en 1866 y 1867. El objetivo de los Aguirre en 1866 era disponer de terrenos para la construcción del establecimiento balneario, y de distintos edificios hoteleros con carácter definitivo⁵⁰⁵. Pero en su siguiente petición ampliaron el ámbito de interés, que pasó a ser todos los arenales que quedaban en poder del Estado entre La Avanzada y Las Arenas. No se trataba ya sólo de permitir una construcción concreta, sino sobre todo de acometer labores de fijación y saneamiento del área de dunas, con el fin de obtener rendimientos a largo plazo. La argumentación de sus motivos presentada ante el Gobernador de Vizcaya resulta muy esclarecedora de su actitud y estrategia:

⁵⁰⁵ A.H.P.V., Hacienda, H-234, Instancia de Viuda e Hijos de Máximo Aguirre solicitando al Gobernador se saque a pública subasta los arenales de Guecho pertenecientes al Estado, y en la zona que actualmente se toman los baños de mar (julio 1866).

«El objeto que se proponen los firmantes, es de ensayar la fijación de estos arenales por medio de sembrar pinos, y si tal consiguieran las ventajas que reportarían al país, serían importantísimas. En primer lugar, la navegación y la barra de Bilbao, ganarían extraordinariamente evitando el arrastre de arenas que hoy lleva el río Gobeia y que van a parar a la Barra, por cuya razón todos los ingenieros españoles y extranjeros a quienes se ha consultado sobre el particular, han abogado desde tiempo inmemorial por la fijación de estos arenales con el objeto de evitar dichos arrastres. Si el Gobierno no ha efectuado este sembrío, ha sido únicamente por los sacrificios pecuniarios que exige esta operación que como es sabido es costosísimo. Por lo demás, la conveniencia de fijar los arenales de las costas, es hoy tan conocida, que el gobierno francés dedica anualmente de su presupuesto una cantidad considerable para fijar los arenales de todas las costas de Francia.

Prescindiendo de los beneficios que habría de reportar a la navegación la fijación de estos arenales, hay otra ventaja de localidad, que no pueden menos de señalar los que suscriben. V.S. sabe los dispendios que esta causando anualmente a la municipalidad de Algorta, el entretenimiento de su camino con motivo de la aglomeración de arena sobre dicha vía, y conoce también que el único remedio para evitar que este suceda, es la fijación de dichos arenales.

Si pues los que suscriben tuvieran buen éxito en lo que se proponen resultaría como han dicho grandes beneficios para el País, prescindiendo del mayor aumento de la riqueza territorial de la provincia, si conseguían dar valor con estas plantaciones a unos arenales que hoy no valen absolutamente nada.

Suplican por lo tanto a V.S. mande sacarlos a remate en la brevedad posible. Dios gre. a v.s. muchos años. Bilbao 22 enero/1867». ⁵⁰⁶.

Sobre esas razones enunciadas parece claro que el interés de los Aguirre estaba justificado por la posibilidad de adquirir a bajo precio una gran cantidad de terrenos colindante con su proyecto balneario, que en el caso de tener éxito revalorizaría inmediatamente todo su entorno.

Tras conseguir sus objetivos, cinco años después, reiteraron su interés por la zona, solicitando ahora la salida a subasta de los últimos terrenos que le quedaban allí al Estado. Se trataba de una franja que había quedado sin vender entre el plano de solares de Las Arenas y las primeras fincas de los arenales⁵⁰⁷. Sorprendentemente, la subasta de esta finca, realizada en 1873, y que encontraba junto al Balneario, no fue ganada por los Aguirre, sino por Manuel Zalduondo Libarona. Este hecho sólo puede enmarcarse en una política de *favores*, de imposible justificación documental, que Eduardo y Ezequiel Aguirre practicaron también en otros casos.

⁵⁰⁶ A.H.P.V., Hacienda, H-233, (Instancia de la Viuda e Hijos de Máximo Aguirre al Gobernador Civil de Vizcaya, solicitando mande sacar a remate los arenales de Guecho pertenecientes al Estado).

⁵⁰⁷ Solicitud presentada por la Sociedad Hijos de Máximo Aguirre y recogida por el Ayuntamiento de Getxo. A.H.M.G., Libro de Actas N.º 8, fols. 146-147 (9-11-1872).

7.5.2. *La diversidad de actuaciones de los propietarios y la definición espacial del territorio*

Al finalizar el proceso desamortizador se había configurado una nueva estructura de la propiedad en este área, dominada por la extraordinaria concentración.

TABLA 7.6.

Compradores en la desamortización de los arenales y juncales de Getxo

Compradores	Fincas	Fecha subasta	Superficie (m ²)	Precio (ptas.)
Familia Aguirre	Arenales trozo 1	1868	261.865	2.559
	Arenales trozo 2	1868	65.757	829
	Arenal	1867	17.800	900
Total Aguirre			345.422	4.288
J. N. Urquizu	Juncal Crezalzu	1867	268.485	9.907
	Arenales incultos	1867	62.064	810
	Monte arenoso	1865	36.960	1.087
Total Urquizu			367.509	11.804
M. Zalduondo	Arenal	1873	7.341	1.930
Total		1865-73	720.272	18.022

Fuente: R.P.T.B.

Sólo hallamos tres compradores, una inversión muy reducida y unos precios de compra insertos plenamente en un contexto rural. Y pese a ese reducido número, la actitud de cada uno de ellos ante la propiedad alcanzada fue absolutamente dispar.

7.5.2.1. LA FAMILIA AGUIRRE

Para Manuel Zalduondo la finca adquirida fue únicamente una posibilidad de realizar un buen negocio. Antes de pasar diez años de la subasta, en 1880, vendió la mayor parte a un precio veinticuatro veces superior al de adquisición, y cedió el resto gratuitamente «en pago de servicios» que no se especifican⁵⁰⁸. A partir de este momento, las dos fincas resultantes sufrieron

⁵⁰⁸ R.P.T.B., Libros de Getxo, Finca 528, Libro 8, fols. 26-28v.

un acelerado proceso de división y venta, conformando uno de los sectores más dinámicos de todo Las Arenas⁵⁰⁹. En 1900 sobre su superficie se hallaban formadas ocho fincas distintas que rondaban los 876 m² de media, y se habían levantado siete casas, entre las que se encontraban cinco villas de gran calidad⁵¹⁰.

La familia Aguirre representa el polo opuesto a la actitud anteriormente comentada. Su interés inmediato al comprar se vinculaba en este área con la reorientación que durante estos años estaban dando a sus negocios inmobiliarios y turísticos en Getxo, y que ya hemos comentado al tratar su actuación en Santa Ana. El objetivo prioritario era la construcción del balneario y proceder a la promoción turística de Las Arenas.

En el resto de los terrenos adquiridos practicaron, coordinados con Niceto Urquizu, labores de saneamiento⁵¹¹, tal y como anunciaban en su solicitud de 1867, y los dejaron en reserva a la espera de su revalorización. Esta reserva fue extraordinariamente prolongada, ya que hasta 1902, casi tras cuarenta años de la adquisición, no realizaron ninguna venta *convencional*.

Este término se justifica en que sí que vendieron parte de los terrenos, pero las circunstancias que rodean esta venta hacen dudar de su calificación como tal. La transmisión se efectuó en febrero de 1869, justo un año después de la subasta en que los Aguirre adquirieron las fincas, y el beneficiario fue José Niceto Urquizu: le vendieron tres porciones de arenales, que sumaban casi diez hectáreas al valor que ellos habían adquirido al Estado⁵¹². Un auténtico regalo que aún lo fue más viendo la situación de los terrenos en cuestión, y que debe enmarcarse en un contexto de estrecha alianza de la familia Aguirre y José Niceto Urquizu⁵¹³.

⁵⁰⁹ El precio establecido por Zaldondo en 1880 (6,27 ptas./m²) se había doblado para 1884 en la misma finca (12,88 ptas./m²), y Alberto del Palacio declaró pagar a 35,77 ptas./m² los 537 metros adquiridos para edificar su casa en 1894.

⁵¹⁰ Nos referimos a las casas de verano de conocidos burgueses bilbaínos como Fernando Zabáburu Garaizabal, José María Olabari Massino, los herederos de Mariano Basabe Solaun, la viuda de Angoitia, los hermanos Zubiría Urizar, y el ingeniero Alberto del Palacio.

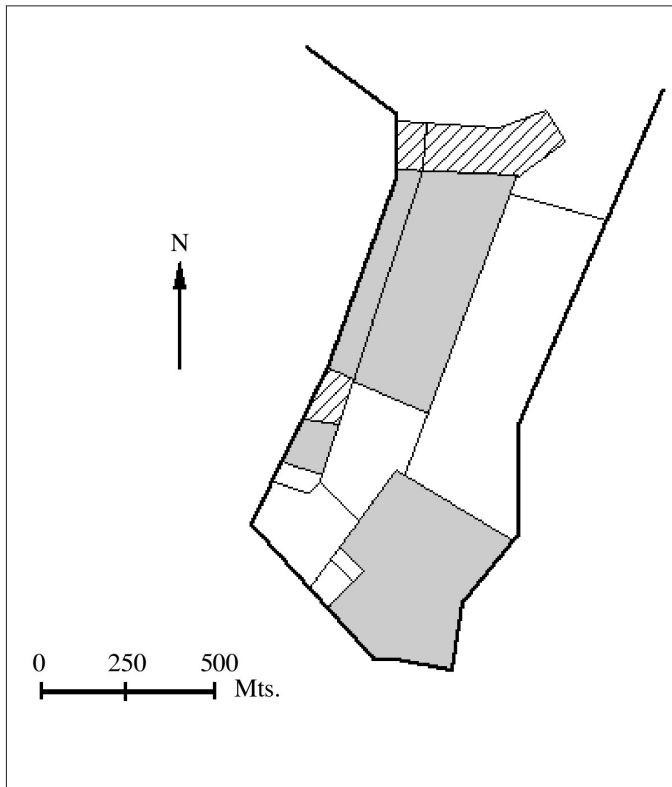
⁵¹¹ Dentro de estas labores, la que ha llegado hasta nosotros de una forma más notable fue la plantación de pinos, cuyos espectaculares ejemplares supervivientes marcan aún el carácter de toda la zona.

⁵¹² La superficie total fue 96.616 m², y el precio pagado 1.311 pesetas, a 0,01 ptas./m².

⁵¹³ En este sentido se puede situar la colaboración en la fijación de las arenas plantando pinos, o la participación destacada de Urquizu en el accionariado de la Sociedad Aguirre y Cía, constructora del balneario, y la cesión que hace junto a los Aguirre al resto de los socios del derecho de caza en sus propiedades de Crezalzu. Por contra, Urquizu, que fue Senador y varias veces Diputado General de Vizcaya, estuvo vinculado al carlismo, y durante la segunda Guerra Carlista sus bienes sufrieron un embargo temporal por esa causa, mientras que la tradición familiar de los Aguirre estaba estrechamente enmarcada en el liberalismo. Sobre la actuación política y los principales hitos de la vida de José Niceto Urquizu se puede consultar su biografía en: J. AGIRREAZKUENAGA, *et al.*, *Diccionario Biográfico ...*, *op. cit.*, pp. 444-447.

FIGURA 7.14.

Situación de los terrenos vendidos por los Aguirre a J. N. Urquizu en Zugatzarte (1869)



* Zona rayada: terreno vendido a Urquizu
Fuente: R.P.T.B.

Como se manifiesta en la figura 7.14., la parte mayor de los terrenos transmitidos se encontraban en el extremo de las propiedades de los Aguirre, pegando a La Avanzada. Sin embargo, la tercera finca estaba junto al balneario, por lo que era previsible esperar que serían los terrenos que más rápidamente se revalorizarían.

De esta forma, los Aguirre conservaron tras esta operación casi veinte hectáreas de la finca mayor, la emplazada entre la carretera de Zugatzarte y el río Gobela, y otras tres hectáreas en la franja entre la carretera y el muelle, que incluían el balneario. Esta superficie permaneció sin ninguna modificación —cerrada y plantada de pinos— hasta los primeros años del siglo XX, constituyendo un espacio de aspecto plenamente silvestre.

Estas operaciones sucedieron en este momento cuando la actividad articulada en Getxo dejó de ser uno de sus campos de actuación empresarial, para convertirse en el principal. A las compras de terrenos de 1866-67, siguió la iniciativa en 1868 de formación de la Sociedad de Baños de Mar Bilbaínos Aguirre y Cía., que levantó el Balneario. Ya hemos comentado que ante el abandono de sus socios del comercio y la industria bilbaína, recelosos ante las inversiones que se requerían para completar y mejorar el edificio, los Aguirre decidieron en 1871 correr ellos solos con todo el riesgo de la inversión, adquiriendo sus participaciones a los demás accionistas.

El año anterior habían liquidado sus principales participaciones industriales en Vizcaya, vendiendo a su cuñado Eduardo Coste Vildósola del complejo que formaban la Fábrica de Harinas del Pontón, y la Fábrica de Lencería de Miraflores, en el municipio de Begoña⁵¹⁴. Simultáneamente, durante los años 1871 y 1872 trabajaban activamente intentando reunir capitales para la fundación de una compañía que explotara la concesión de un ferrocarril entre Bilbao y La Avanzada, proyecto que resultó de momento fallido⁵¹⁵.

El punto final de esta evolución se dio el año 1877, iniciado con la venta al mismo Eduardo Coste del 50% de la Fábrica de Harinas «La Encarnación» de Los Balbases (Burgos)⁵¹⁶, y que culminó en la decisión de liquidar la sociedad familiar *Hijos de Máximo Aguirre*, justificándola en el traslado del domicilio a Eduardo y Ezequiel Aguirre a Madrid, y a que: «[...] *no teniendo ya por otra parte objeto la existencia de la citada Sociedad en razón a que todo el activo de la misma consiste en bienes inmuebles [...]*»⁵¹⁷. Se trata de una transformación cuyas consecuencias se manifestaron más bien durante el último cuarto del siglo.

7.5.2.2. JOSÉ NICETO URQUIZU

Mientras los Aguirre congelaban cualquier transmisión de sus terrenos, José Niceto Urquizu practicó una política territorial propia con los suyos. La actividad inmobiliaria de Urquizu se caracterizó por una escasa capacidad de planificación a largo plazo, e incluso una cierta desidia, que le llevó a desprenderse prematuramente y sin un criterio homogéneo de gran parte de sus propiedades.

En el caso de Urquizu la gran extensión de sus propiedades y las grandes diferencias entre las actuaciones materializadas en el juncal de Crezazu y en los arenales alrededor de Zugatzarte permiten estudiarlos separadamente.

⁵¹⁴ La adquisición se hizo por el precio de 300.000 pesetas. A.H.P.V., Protocolos de Félix Uribarri, Leg. 6394, 31-12-1870.

⁵¹⁵ J. DE PEÑACERRADA, *Bilbao, puerto de baños ...*, op. cit., fue el folleto que editaron para promocionar sus puntos de vista.

⁵¹⁶ Vendida por 110.000 pesetas. A.H.P.V., Notarial, Protocolos de Félix Uribarri, Leg. 6202 (24-1-1877).

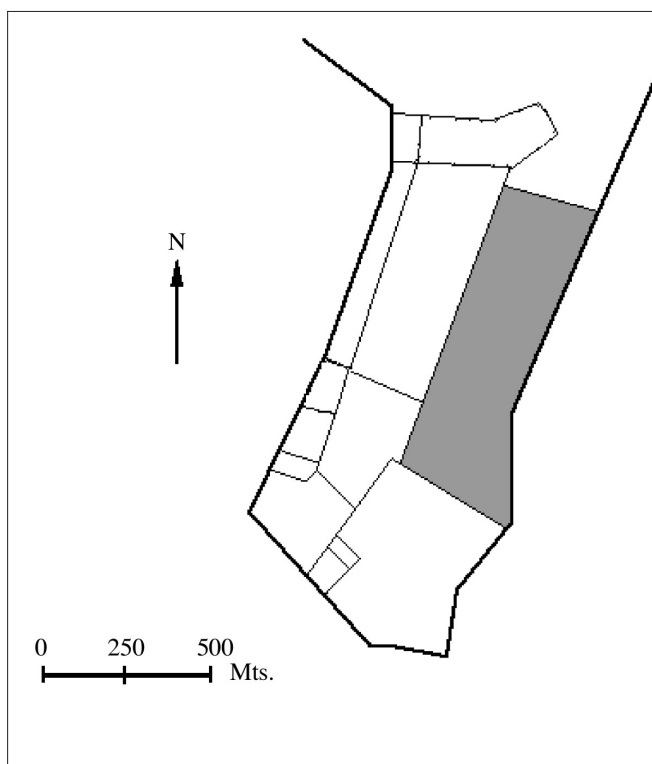
⁵¹⁷ A.H.P.V., Notarial, Protocolos de Félix Uribarri, Leg. 6200 (20-10-1877).

7.5.2.3. EL JUNCAL DE CREZALZU O VEGA DE SANTA EUGENIA

El juncal de Crezalzu era la finca de mayor tamaño de entre las propiedades de Urquizu. Conformaba unas veintiocho hectáreas, de terrenos arenosos y fangosos, de unos 800 metros de largo por 350 de ancho, orientados de norte a sur. Estaba separado del resto del municipio por el curso del río Gobela, que lo circundaba por el sur y el oeste⁵¹⁸. El límite Este era la jurisdicción de Leioa, y al Norte colindaba con las vegas bajas de Comporte, que habían quedado incluidas en el comunal de Aiboa⁵¹⁹.

FIGURA 7.15.

Posición del Juncal de Crezalzu en Las Arenas



Fuente: R.P.T.B.

⁵¹⁸ En realidad el río Gobela formaba el borde oeste de la finca, ya que al sur, tras el codado por los Aguirre al desviar su curso en 1859, quedaba una franja de unos veinte metros de ancho (los terrenos que ocupó la estación del ferrocarril de Bilbao a Las Arenas, y la calle Santa Eugenia) que pertenecían a la finca de Lamiako.

⁵¹⁹ El límite aproximado entre las dos fincas coincide con la actual calle Villa de Plentzia, en el centro de la urbanización del «Antiguo Golf».

Sobre esta propiedad que, además era la única aprovechable agrícolamente, la actuación de Urquizu fue puramente circunstancial. La poseyó sólo durante una docena de años, y la vendió en tres porciones inmediatamente después de finalizada la Segunda Guerra Carlista, entre 1878 y 1880. De ellas, la porción relevante fue la de 23,7 hectáreas, la mayor parte de la vega, vendida en 1880 a Miguel Antonio Vitoria Echevarria, por 65.000 pesetas⁵²⁰.

La liquidación de estos terrenos manifiesta un absoluto desinterés por articular un medio por aprovechar ese suelo, o al menos de preparar algún tipo de parcelación que facilitara la consecución de un precio más elevado. Esta actitud de Urquizu puede estar coadyuvada por las necesidades monetarias requeridas para la adquisición de la fábrica de hilados, tejidos y estampados de algodón en San Antonio, en el municipio guipuzcoano de Bergara, que se concretó al de unos meses de vender Crezalzu⁵²¹. Desde luego, el valor alcanzado en la venta fue muy superior al de la compra original, ya que multiplicaba éste casi por diez, pero en realidad ese valor —media de 0,31 ptas./m²— seguía siendo muy bajo, y manifiesta el mantenimiento de una consideración plenamente agrícola en esta zona, muy alejada de lo habitual en terrenos cercanos del mismo Getxo⁵²².

A partir de este momento, la actividad en torno a los terrenos de la vega de Crezalzu comenzó una nueva época. El nuevo comprador se deshizo pronto, entre 1878 y 1885, de las porciones de terrenos más cercanas a Lamiako.

⁵²⁰ El precio resultante es de 0,27 pesetas el metro cuadrado, muy bajo pero ya casi siete veces el pagado al Estado en 1867. Las otras dos fincas sumaban tres hectáreas y fueron adquiridas por Felipe Mattern Hochk, salchichero de Bilbao, 0,57 pesetas el metro cuadrado.

⁵²¹ La escritura notarial de venta de Crezalzu se hizo ante Miguel Castañiza el 21 de agosto de 1880, y el acuerdo de adquisición de la fábrica con Martina Maíz, viuda de José Julián Blanc, se escribió el 9 de febrero de 1881 ante Juan Francisco Aspiazu.

⁵²² Como recordaremos, esta finca acumulaba la máxima distorsión entre la superficie medida para la subasta y la real. Al parecer, Urquizu ni siquiera procuró una nueva medición, y la venta de 1880 se inscribió siguiendo la medida originalmente declarada. Por ello, el 14 de agosto de 1895, el comprador Miguel Antonio Vitoria realizó ante el notario Laureano Tejada una escritura de rectificación de medición. En ella aclara que había encargado una nueva medición de la finca a un perito, según la que resultaba que la superficie que adquirió originalmente a Urquizu fueron 237.007 m², en lugar de los 115.480 m² registrados por la finca en la desamortización. De acuerdo a las declaraciones de Vitoria, en la escritura de venta consignó una cláusula por la que si resultaba el terreno tener mayor medida fuese el beneficio para el comprador ya que: «[...] *teniendo el Don Miguel Antonio de Vitoria en el acto de la compra la certidumbre de que la finca debía de tener más cabida que la que se consignó por el vendedor señor Urquizu al transmitirla por la escritura ya referida, se consignó la advertencia ya relacionada para el caso de (que) digo [sic] mayor cabida y habiendo hecho medir al perito Don Eduardo Barrera la finca comprada por el señor Urquizu al Estado resulta que la cabida de ella, dentro de los mismos linderos señalados por el Estado al venderla, es de doscientos sesenta y ocho mil cuatrocientos ochenta y cinco metros cuadrados, y como de dicha cabida vendió [...]*». Recogido en R.P.T.B. Libros de Getxo, Finca 345, Libro 26, fols. 130v-132.

Se formó así una finca de unas cuatro hectáreas, que comprendía el espacio entre las calles Santa Eugenia y Ezequiel Aguirre, desde el río Gobela hasta la altura de la calle Urquizu. En 1891 fue adquirida por Matías Romo Isasi. Durante la década de 1890, Romo desplegó una gran actividad empresarial e inmobiliaria en esa zona, levantando media docena de edificaciones, incluyendo varias casas de vecindad y una fábrica de platería. Este complejo urbano-industrial perduró mucho tiempo. Incluso tras el fallecimiento de Matías Romo en 1914, su hija Valentina Romo Ugarte lo continuó, pero terminó quebrando en 1923⁵²³.

Sin embargo, el principal protagonista de la estructuración espacial de la mayor parte del espacio de la vega fue el propio Miguel Antonio Vitoria. Inicialmente, Vitoria dedicó la mayoría de los terrenos a la explotación agrícola, especializándose en la introducción y aclimatación de distintas variedades mejoradas de patatas, que comercializaba para su siembra⁵²⁴. *Vega Santa Eugenia* fue el nombre comercial de la casa, y con él se denominó a todo ese área, sustituyendo al tradicional de *Juncal de Crezazu*, y hasta su anulación por la difusión del término de *Barrio de Romo*. Complementariamente, explotaba los excedentes de arena y materiales de construcción presentes en la vega.

Entre 1887 y 1889 Vitoria sufrió grandes dificultades financieras, debiendo recurrir repetidamente al préstamo hipotecario con la garantía de la propiedad de la vega, que se colocó en varias ocasiones bajo la amenaza del embargo. Ante esta situación debió considerar más provechoso intentar convertir sus terrenos en solares urbanizables⁵²⁵.

En 1889, delimitó unas cuatro hectáreas en el sector más meridional de su propiedad, junto a lo que pronto serían propiedades de Romo, y encargó la realización de un plano parcelario de solares. Este plano formaba cuatro manzanas irregulares de entre 7.500 y 12.000 m², de articulación muy sencilla⁵²⁶ (parcelas numeradas de 1 a 23 en Figura 7.16.). Se crearon así las

⁵²³ Pese a que el tamaño de su propiedad no era muy grande, debido a su larga perduración temporal y la presencia entre sus instalaciones de un juego de bolos y otras atracciones deportivas, la finca del Sr. Romo se convirtió en punto de referencia de la zona, hasta el punto que todo el barrio ha terminado por conocerse como *Romo*. Sin embargo, quién desarrolló urbanísticamente esta zona a partir de 1923 fue el principal acreedor de los Romo, y beneficiado de la quiebra, Eduardo K. Earle, que fue el responsable del callejero final y del carácter de residencia obrera que adoptó.

⁵²⁴ En 1884 solicitó de la Diputación de Vizcaya poder usar el título de proveedor de la Diputación, y colocar el escudo Vizcaya en documentos. Acompañó la solicitud con un amplio folleto propagandístico de las variedades de patata con que experimentaba, su origen, características, y principales cualidades de siembra. A.F.B., Administrativo, C/00557-14.

⁵²⁵ Al parecer durante esta época se vinculó más estrechamente con los negocios mineros, ya que varias de las parcelas que transmitió a principios de los años 90 fueron permutadas por minas o participaciones de minas de hierro en Triano y Gallarta.

⁵²⁶ Las manzanas medían 68 metros cada una en la dirección NE-SW, y entre 186 a 110 metros de NW a SE.

calles Ezequiel Aguirre, Lope de Vega y los Puentes, perpendiculares al río, y Kresaltxu paralela a él, todas ellas de sólo cinco metros de anchura. Además se comenzaba a dar forma a Errekagene y Gobelaurre (de diez metros), que estaban incluidas en las condiciones de venta en la subasta desamortizadora.

En realidad, el terreno de las calles era vendido por Vitoria junto con el resto de la parcela correspondiente. En el contrato se incluía la obligación de cada comprador de reservar la superficie necesaria para abrir su parte de calle. En las manzanas interiores a cada propietario le correspondía ceder una semicalle, es decir, la mitad de la calle que unida con la otra mitad de la parcela de enfrente iba formando la calle completa. Este sistema facilitaba la gestión de Vitoria, que dejaba en manos de los nuevos propietarios la urbanización real de las calles.

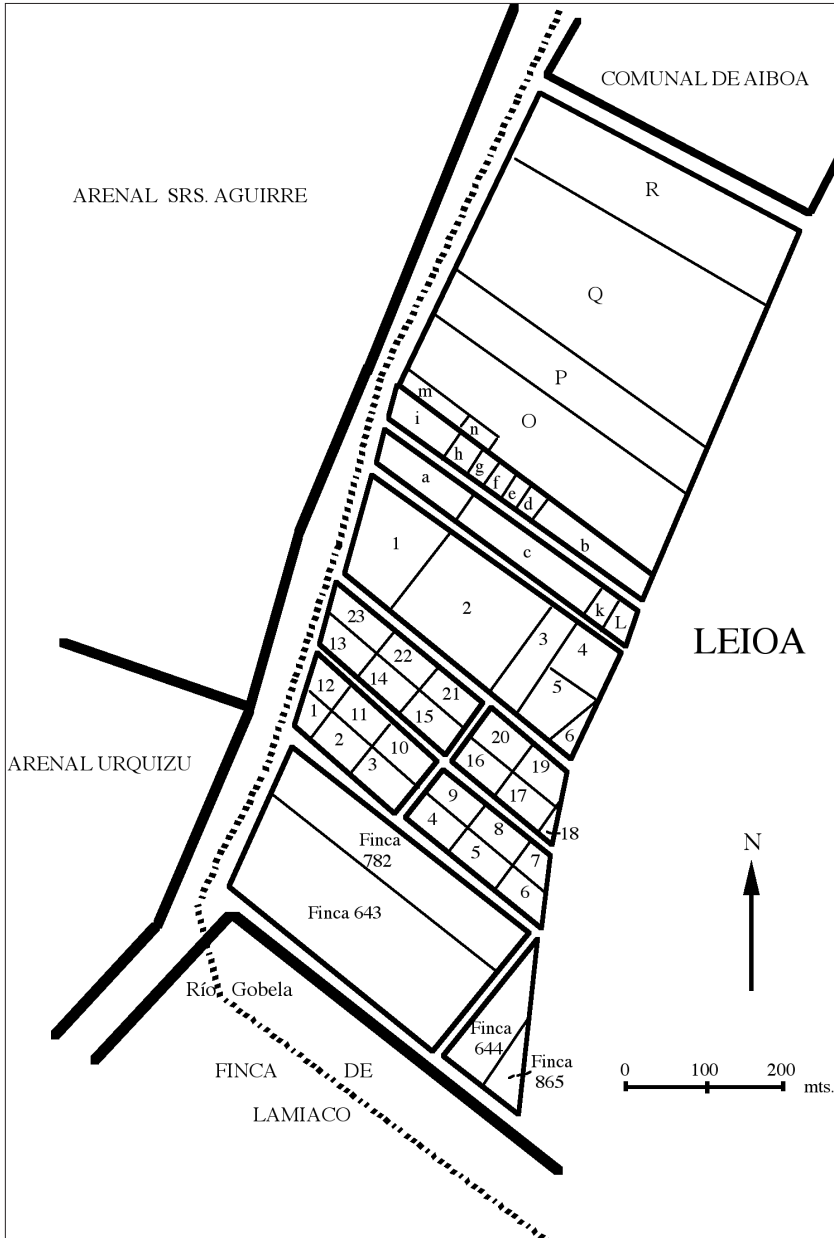
En el plano se dibujaban veintitrés parcelas de diversas superficies, pero que rondaban los 1.900 m². El tamaño definido era bastante elevado a no ser que estuviera destinado a casas con jardín, que desde luego, no parecía la intención que dominaba en este caso. La orientación de esta primera parcelación estaba mediatizada por la intención de lograr el mayor aprovechamiento de los terrenos del propietario, por lo que el eje dominante en dirección NW-SE venía determinado por el límite meridional de la finca, los terrenos de Matías Romo y la futura calle Ezequiel Aguirre. A partir de este momento, esa dirección se repitió en las demás parcelas vendidas por Vitoria, y ha perdurado en el callejero resultante de todo el área hasta la actualidad.

La operación de venta de las cuatro manzanas iniciales fue un éxito, ya que se completo entre 1890 y 1891, liquidándose todas las parcelas. Al año siguiente, Vitoria inició un nuevo proceso de enajenación que terminó por significar la liquidación de su propiedad en un plazo de diez años.

En estas nuevas transmisiones la definición de un parcelario de solares con intención urbana se fue haciendo cada vez más laxa. Más que parcelas o solares cabría de hablar de lotes que *prepararon* el terreno para auténticas operaciones de urbanización futuras. Aún y todo, entre 1892 y 1894 siguió dando a sus lotes la forma de manzanas, separadas por calles de cinco metros en dirección NW-SE, pero que iban variando de anchura sin un criterio definido (manzana de los solares uno al seis de la Figura 7.16.). Ninguno de los viales dibujados en esta época llegaron a realizarse finalmente.

Desde 1895 desapareció la ficción de la calles, y liquidó el resto de los terrenos en grandes fincas hasta el límite del comunal de Aiboa (parcelas con letras de la A a la R de la Figura 7.16.). La rapidez de la ventas y la yuxtaposición de lotes de hasta cuatro hectáreas con pequeñas parcelas de 600 m² dan la impresión de que la formación de nuevas fincas debía estar directamente determinada por la posición de la demanda, resultando que las disponibilidades económicas de los compradores eran el criterio para definir el tamaño y posición de las parcelas resultantes.

FIGURA 7.16.
Reconstrucción de la parcelación de Crezalzu (1867-1901)



Fuente: R.P.T.B.

TABLA 7.7.

**Proceso de enajenación de la finca matriz del Juncal de Crezalzu
(Vega de Santa Eugenia)**

Fecha	Superficie (m ²)	Precio (Ptas.)	Valor/sup. (Ptas./m ²)	N.º fincas	Sup. media (m ²)
1878	31.477	17.917	0,57	2	15.739
1885-89	20.502	42.246	2,06	2	10.251
1890-94	94.638	242.387	2,56	24	3.943
1895-1901	105.219	200.113	1,90	10	10.522
Total	251.836	502.663	2,00	38	6.627

Fuente: R.P.T.B.

En definitiva, las actuaciones de José Niceto Urquizu y de Miguel Antonio Vitoria sobre la vega de Crezalzu o Santa Eugenia se enmarcaron en estrategias territoriales de muy corto alcance, cuya repercusión sobre la articulación efectiva del espacio terminó siendo escasa. Ambos se desprendieron de su propiedad de forma apresurada, sobre todo Urquizu, y Vitoria en la fase final de 1895-1901. Lograron unos beneficios inmediatos, pero limitados, que venían derivados exclusivamente del incremento de la valoración de los terrenos como resultado de su proximidad con el área progresivamente urbanizada de Las Arenas.

TABLA 7.8.

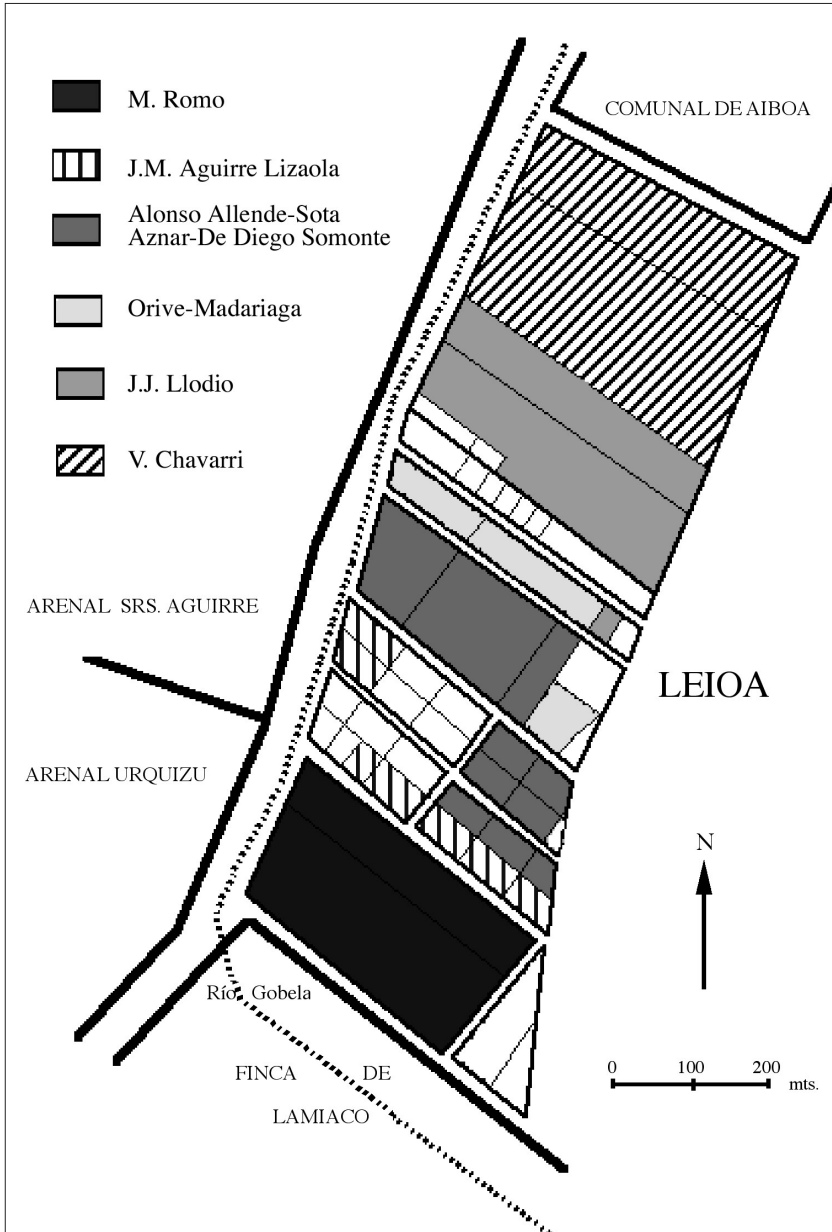
**Grandes propietarios en la vega de Santa Eugenia
resultantes de las ventas de M. A. Vitoria**

Propietario	Superficie (m ²)
Chávarri Salazar, Víctor	66.315
Romo Isasi, Matías	44.868
Alonso Allende, Juan Manuel	} 38.704
Diego Somonte, José María de	
Aznar de la Sota, Eduardo	
Sota Llano, Ramón de la	
Llodio Goicoechea, Juan José	31.002
Aguirre Lizaola, José Manuel	17.393
Orive Oteo, Salustiano de	} 12.916
Madariaga Elías, Nicolás	
Total Seis Mayores	211.198

Fuente: R.P.T.B.

FIGURA 7.17.

Las mayores propiedades de la vega de Santa Eugenia hacia 1901



Fuente: R.P.T.B.

Más que nada, a la altura del inicio del siglo XX, esta zona de Getxo había sido sólo superficialmente acondicionada para su integración en un contexto urbano, pero la componente rural del parcelario seguía siendo dominante. Los nuevos propietarios resultantes de las enajenaciones de Urquizu y Vitoria serían los protagonistas efectivos de la conversión urbana del área.

Como puede apreciarse, entre seis nuevos grandes propietarios de más de una hectárea se repartieron la parte principal de la vega. En su mayoría, se trataba de personas vinculadas a los grupos empresariales dominantes en la vida económica vizcaína del momento. Incluso en los casos de Víctor Chávarri y el grupo asociados a Ramón de la Sota (Alonso Allende, Aznar y De Diego), cabezas destacadas del mundo industrial y financiero vasco. Con participaciones menores, aparecían otros miembros de la burguesía de Bilbao⁵²⁷. Ellos serían los protagonistas de la siguiente etapa, después del año 1900, en que se realizó la efectiva urbanización del barrio.

Así, la importancia de esta primera época vendría articulada más por su carácter de preparación de espacio, permitiendo su posterior transformación una vez que se dieran nuevas condiciones, aprovechadas por agentes con intereses más definidos. Sin embargo, la labor de éstos quedó mediatizada en cuanto a la orientación global del viario, que tuvo que seguir las líneas y superficies definidas al dibujar la finca de Romo y las cuatro primeras manzanas de Vitoria.

Esta peculiar determinación del parcelario se unió al prematuro establecimiento de instalaciones industriales. Además, todo el área se encontraba físicamente separada del resto del municipio por el curso del río Gobela, barrera que se dobló desde 1893 por el trazado de la vías del ferrocarril de Las Arenas a Plentzia. Todos estos componentes establecieron las condiciones previas para esta zona constituyera una excepción en el contexto general de alta calidad urbana de Las Arenas, y que concluyeron con la conformación durante el primer tercio del siglo XX de un pequeño barrio de residencia obrera y popular.

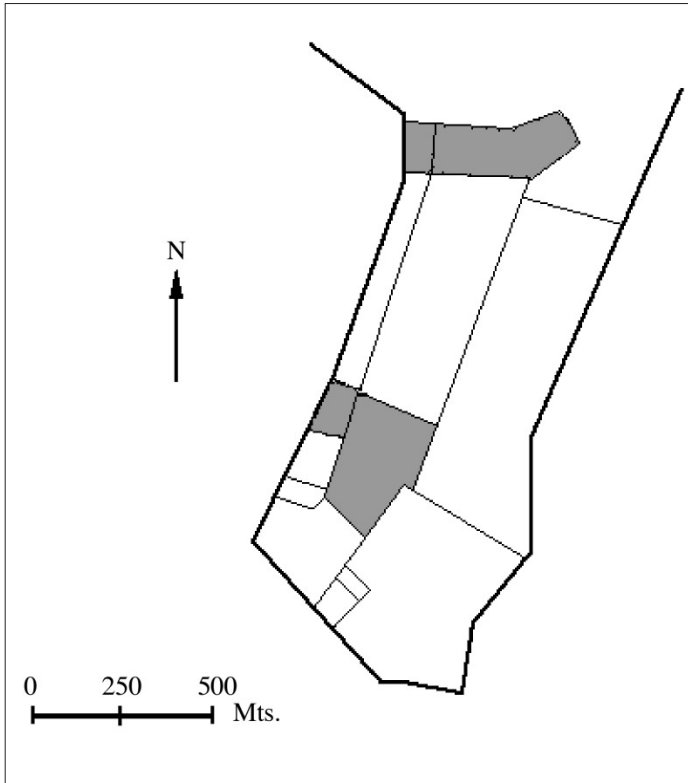
7.5.2.4. LOS ARENALES DE ZUGATZARTE

Los terrenos arenales adquiridos por José Niceto Urquizu en la subasta desamortizadora vendidos en dos fincas formaban en realidad una sola de casi diez hectáreas. Estaba delimitada por los terrenos dejados para la última calle del plano de solares de Las Arenas (calle Andrés Larrazabal) al Sur, la zona de treinta metros para servicio de la carretera a Algorta (avenida Zugatzarte) al Oeste, los arenales de los Aguirre al Norte, y una franja que se dejaba de separación frente a la finca de la marisma de Lamiako y al río Gobela (calles Mayor y Negubide) al Este. A ellos había que sumar otros 96.016 m², producto

⁵²⁷ Como propietarios de parcelas de entre 1.000 y 5.000 m² se encuentra la familia Abásolo, Martín Aldama, Joaquín Arellano, Guadalupe Carreño, la familia Escauriaza, Gabino Fernández Sancho, Eusebio Luis Ibargaray, Juan Lángara, Remigio Pérez de Heredia, Pedro Olabarieta, y la familia Uriarte Arana.

FIGURA 7.18.

Posición de los arenales de Urquizu en el contexto de Las Arenas



Fuente: R.P.T.B.

de las compras efectuadas a la familia Aguirre en 1869. Formaban tres lotes, uno de ellos frente a la finca previa, pero al otro lado de la avenida Zugatzarte, y los otros dos muy alejados, en el extremo de los arenales junto a la colina de la Avanzada.

La actuación territorial de Urquizu aquí no tuvo nada que ver con la practicada en Crezalzu. En este caso, sí que mantuvo la propiedad, y las ventas fueron realizadas tras la formación de solares para la edificación. Sin embargo, no deja de manifestarse la falta de una continuidad a largo plazo que le diera homogeneidad.

La labor inicial preparatoria, consistente en la plantación masiva de pinos, era imprescindible en este caso, ya que la parte principal de los terrenos correspondía a las potentes dunas litorales, que en este área al-

canzaban una gran potencia, y debían ser fijadas. A cuenta de estas plantaciones, la finca —y pronto toda la zona— adquirió su denominación de *El Pinar*⁵²⁸.

Antes del final de la Segunda Guerra Carlista la ventas realizadas por Urquizu fueron poco relevantes. Se trató de cuatro pequeñas parcelas entre Zugatzarte y el muelle, al lado del balneario Aguirre, y una finca de 6.923 m², frente al plano de solares de Las Arenas⁵²⁹.

Pero inmediatamente después de la guerra, en 1877, Urquizu encargó la formación de un plano de solares que dirigiera la venta de parte de sus terrenos de El Pinar. La zona interesada fue la parcela con frente a la avenida Zugatzarte, situada delante del Balneario. Evidentemente, se trataba del suelo mejor situado, por su posición respecto a la playa y el balneario, y por su proximidad con las manzanas ya urbanizadas de Las Arenas.

Constituía una franja de cuatrocientos treinta y cinco metros de frente a Zugatzarte y cincuenta y seis metros de fondo, delimitada por una nueva calle paralela a Zugatzarte. Este espacio se dividió en cuatro manzanas desiguales. La manzana más septentrional se dividió sucintamente en tres lotes de entre 1.500 y 3.300 m², y en las demás se crearon dieciocho solares⁵³⁰. La forma de éstos resultaba muy peculiar, ya que eran extraordinariamente alargados, ocupando todo el fondo de la manzana (cincuenta y seis metros) y anchuras que oscilaron entre veintidós y catorce metros. Por consiguiente, las superficies resultantes iban de 781 a 1.227 metros cuadrados.

La intención de Urquizu al plantear solares de esta dimensiones parecía estar en conseguir que el mayor número posible de ellas tuvieran una salida hacia Zugatzarte y la playa, que era el referente que aportaba valoración a esta zona. Así, podrían permitir la construcción de casas unifamiliares de tamaño medio, con jardín delantero a Zugatzarte y trasero a la nueva calle delimitada. La formación de esta calle, definida exclusivamente por su relación a Zugatzarte, y el hecho de que realmente se convertía en el callejón trasero de esta parcelación, implicó en el futuro una grave desarticulación de la retícula urbana de esa zona.

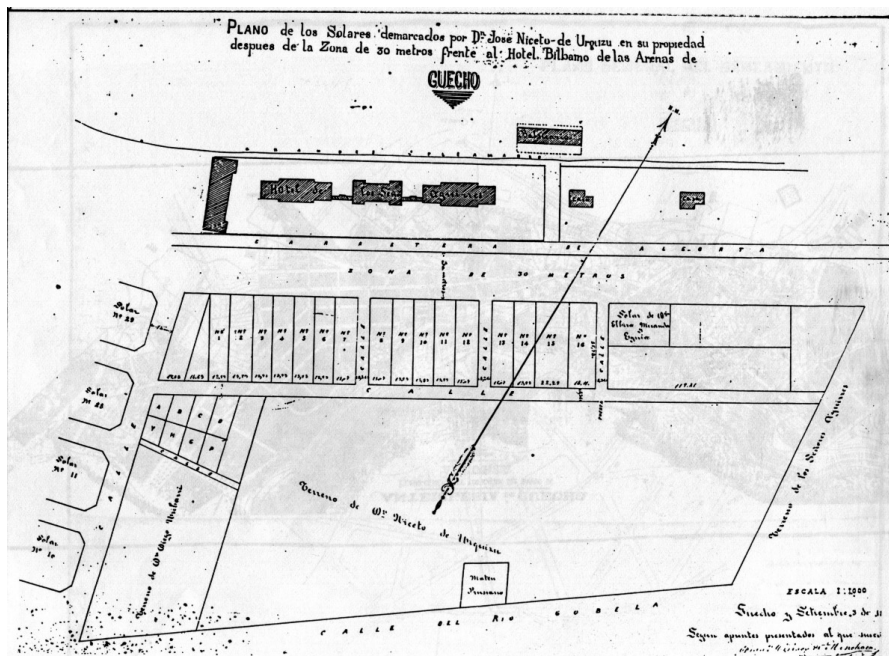
⁵²⁸ Esta misma denominación fue adoptada por los herederos de Víctor Chávarri para su finca y casa de campo, asentada después sobre estos terrenos, y aún hoy en día, a pesar de que han desaparecido la mayoría de los pinos originales, esta zona de Las Arenas se sigue conociendo con ese nombre.

⁵²⁹ Las primeras sumaron 3.200 m² y se vendieron a 2,42 ptas/m². La segunda debe explicarse como algún tipo de compensación similar a la realizada por los Aguirre con el mismo Urquizu, ya que el precio registrado fue de 0,04 ptas./ m², el mismo que Urquizu había pagado al adquirirlo del Estado. El beneficiado fue Diego Uribarri Egusquiza, que se hizo con los terrenos situados frente a sus propios solares del plano de Las Arenas.

⁵³⁰ El plano que disponemos corresponde a una reproducción del plano que había regido la parcelación, encargada en 1887 por el propio Urquizu a Francisco Ciriaco Menchaca, técnico municipal de Getxo, para que constara en el archivo del Ayuntamiento de Getxo, donde todavía se conserva. A.H.M.G., Carp. 9, N.21. (ver Figura 7.20.).

FIGURA 7.19.

Parcelación de J. N. Urquizu en el arranque de Zugatzarte (1877)



Fuente: A.H.M.G. (Carp. 9, N.21)

En efecto, Urquizu no consideró de ninguna forma su conexión con las colindantes calles del plano de solares. El resultado fue que esta nueva calle podía servir de continuación a la calle Urquijo del plano de solares, y en efecto hoy los dos tramos llevan ese nombre. Sin embargo, su confluencia en la calle Larrazabal se encuentra desplazada varios metros, y lo que es peor, el eje direccional no coincide. Finalmente, en lugar de los quince metros de anchura de las calles del plano de solares, Urquizu sólo reservó ocho metros para esta.

En cuanto a las calles perpendiculares a Zugatzarte —las que hoy son Club y Pinar— que cortaban las filas de manzanas, su dirección tampoco respondió a la línea dominante tanto en las calles ya trazadas de Lamiako y Las Mercedes. Por eso, cuando la urbanización fue avanzado hacia el interior de la finca, se debió rectificar su recorrido.

El mecanismo de venta de estos solares fue bastante rápido, ya que de 1877 a 1880 se habían enajenado diecisiete, y varias parcelas añadidas situadas al Este de la calle Urquijo. En conjunto, entre 1877 y 1880 se transmitieron veintitrés fincas, entre solares numerados y sin numeración, que contaban con una superficie media de 1.044 m² y sumaban 24.015 m². El valor de estos

terrenos se situó en la línea de cotización de esta zona durante esos años, en torno a las 5,6 ptas./m².

Tras unos años de interrupción, en 1885 Urquizu volvió a iniciar un proceso de venta. En este caso, la mayor parte de los terrenos afectados se situaban al Este de los anteriores, entre la calle Urquijo y una nueva que terminó por definirse en ese momento, la prolongación de la calle Las Mercedes. Las obras de urbanización de estas calles particulares de Urquizu se realizaron simultáneamente a la enajenación de los solares delimitados, el mismo año 1888⁵³¹.

En realidad, este vial había quedado ya esbozada al realizarse en 1869 la venta a Diego Uribarri de la finca delimitada por las calles Estación (Larrazabal) y Mayor. Entre 1889 y 1893 los herederos de Uribarri siguieron los pasos de Urquizu y dividieron la propiedad formando dos manzanas completas y una parte de otra. En este caso sí se procuró facilitar la conexión con las calles colindantes de Las Arenas, de los que ellos mismos eran los principales propietarios⁵³².

TABLA 7.9
Ventas de J. N. Urquizu y sus herederos

Periodo	N.º fincas	Superficie media	Superficie total	Precio (ptas.)	Valor/sup. (ptas./m ²)
J.N. Urquizu					
1869-71	5	2.025	10.123	8.022	0,79
1877-80	23	1.044	24.015	134.889	5,62
1885-88	14	1.223	17.127	108.270	6,32
Total 1869-88	42	1.221	51.265	251.181	4,90
Herederos de Urquizu					
1895-1914	30	4.646	139.376	400.871	2,88
Total General	72	2.648	190.641	652.052	3,42

Fuente: R.P.T.B.

⁵³¹ Eran la prolongación de las calles Urquijo y Club. Para facilitar su conclusión Juan Domingo Echevarria solicitó al Ayuntamiento de Getxo permiso para colocar raffles entre las calles en construcción y la estación del ferrocarril por donde se acarreaban los materiales. A.H.M.G., Carp. 47, N.47.

⁵³² Concretamente, las dos manzanas que van desde la calle Mayor a Las Mercedes, y de Larrazabal a Bidearte, que fueron vendidas completas a Daniel Aresti y Pablo Acha, y un frente de la de Mayor, Mercedes, Club y Bidearte. En realidad, esta calle Bidearte fue una creación de los Uribarri para unir Mayor con la prolongación de Las Mercedes que trazó Urquizu.

La ventas de Urquizu durante estos años no alcanzaron el volumen del periodo anterior, reduciéndose a catorce fincas que sumaban 17.127 metros cuadrados. No sólo correspondían a terrenos del Pinar, sino que también incluyeron algunas parcelas sueltas entre Zugatzarte y el Muelle. La organización morfológica de la parcelas en ese área no presentaba ninguna novedad⁵³³.

Estas fueron las últimas fincas vendidas por Urquizu, ya que su fallecimiento se produjo el 22 de enero de 1890. En definitiva, sólo había llegado a transmitir poco más de cinco hectáreas de las diecinueve que disponía en 1869. Así, el grueso de la propiedad quedaba en manos de sus herederos, su viuda Dolores Zorrilla y sus nueve hijos. La actitud de éstos ante los terrenos heredados fue muy simple. En 1895 realizaron una lotificación completa de toda la superficie disponible, con el único criterio de permitir un reparto económicamente equilibrado entre ellos, y reducir al mínimo los pro indivisos. A continuación cada heredero comenzó a vender rápidamente los terrenos que le habían correspondido, algunos el mismo año 1895. Mediante este sistema se desprendieron de la práctica totalidad de los antiguos terrenos de Urquizu en menos de diez años. Por supuesto, aunque la tendencia de precios en esa época era ascendente en todas la áreas implicadas, al vender de forma tan apresurada consiguieron precios incluso inferiores a los acordados por su padre más de diez años antes.

Los beneficiarios de esta situación fueron los compradores, y específicamente dos muy concretos. La Sociedad de Terrenos de Neguri completó sus propiedades en la zona de La Avanzada adquiriendo trece de las veinte parcelas en las que habían dividido en 1895 esos terrenos. La superficie comprendida en la operación fue 41.099 m², y el precio pagado realmente bajo, sólo 1,11 ptas./m². Pero quién realmente aprovechó a la perfección la oportunidad ofrecida por los Urquizu fue Víctor Chávarri.

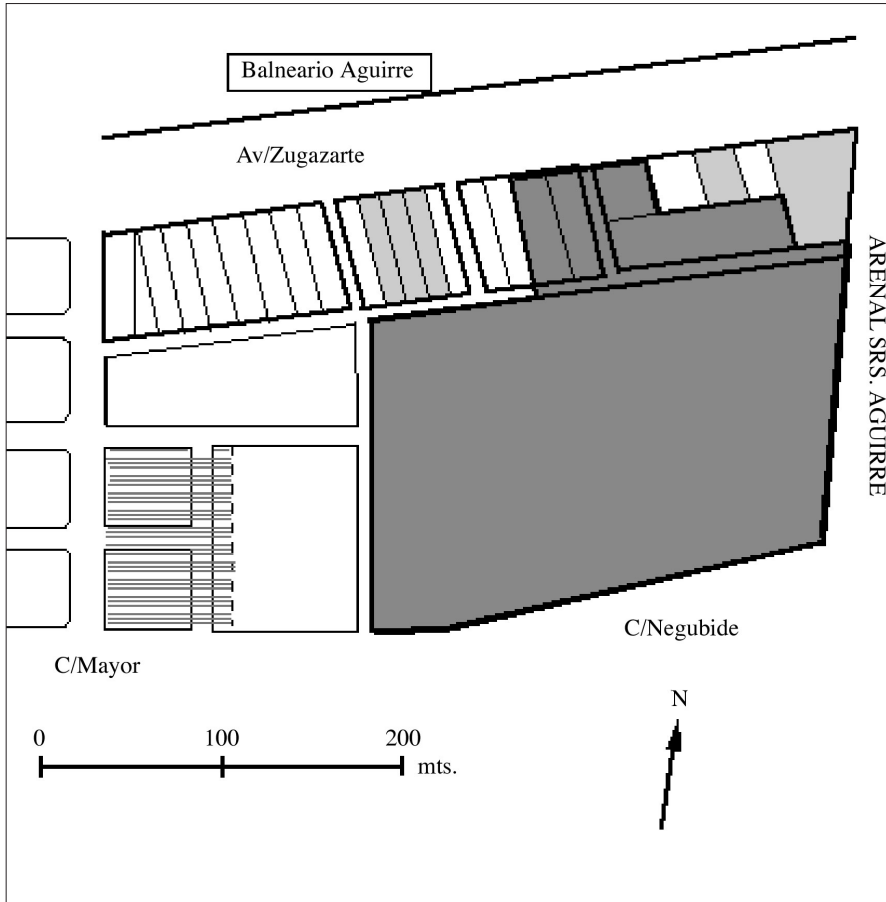
Durante toda la década de 1890, Víctor Chávarri estuvo practicando una muy activa política de adquisiciones de terrenos y solares. Recordemos que en la subasta desamortizadora de 1893 adquirió la finca del Baserri, en la zona rural de Getxo, y el gran comunal de Artaza en el vecino municipio de Leioa, más terrenos colindantes con la vega de Santa Eugenia y las vegas bajas de Aiboa. Además, había comprado sesenta y seis mil metros cuadrados más en la vega de Santa Eugenia a M. A. Vitoria (ver Figura 7.18 y tabla 7.8.). Toda esta gran actividad quedó frustrada por su prematura muerte el 23 de marzo de 1900.

En el Pinar, Chávarri realizó una espectacular operación de adquisición y reagrupamiento de las fincas lotificadas por la familia Urquizu. Consiguió poner de acuerdo a varios herederos, adquiriendo un gran número de lotes,

⁵³³ Al tratarse de una franja entre la carretera y la playa, que desde mediados de la década de 1890 por causa del avance del mar fue sustituida por el nuevo *Muelle de Las Arenas*, se parcelaba siempre en fincas desde la carretera hasta la playa o muelle, variando sus medidas únicamente por la anchura que se daba al frente que miraba a Zugatzarte.

FIGURA 7.20.

Reconstrucción de la formación de la finca El Pinar de Víctor Chávarri



Gris oscuro: Límites finales de la Finca del Pinar de Chávarri.

Gris claro: Otras propiedades de la familia Chávarri en la zona no agregadas a la finca El Pinar
Rallado inferior: manzanas conformadas por las ventas de Diego Uribarri.

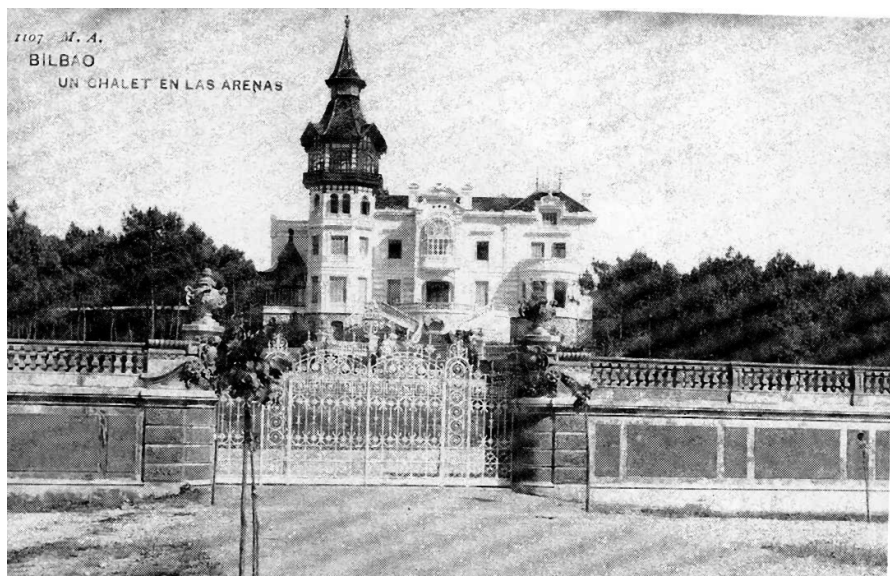
Fuente: R.P.T.B.

hasta sumar 57.141 m², por los que pagó 150.000 ptas., a un precio superficial bastante reducido de 2,62 ptas./m². A partir de este momento, y tras completar la propiedad con adquisiciones complementarias, Víctor Chávarri logró conformar una nueva gran propiedad, la finca *El Pinar*, de seis hectáreas y media, en el centro de la cual su viuda pudo completar poco después la edificación de una enorme mansión de casi 1.000 metros cuadrados de planta.

De esta forma, al finalizar el siglo XIX todos los terrenos que habían pertenecido a Urquizu habían sido vendidos o lo iban a ser en los años inmediatos de inicios del novecientos. Los que estaban junto a La Avanzada se integraron plenamente en la promoción de Neguri, y las parcelas restantes entre el muelle y Zugatzarte fueron completamente redimensionadas por sus nuevos dueños.

FIGURA 7.21.

Vista de la finca y casa el Pinar de la familia Chavarri.



Respecto al Pinar, la formulación que había dirigido la definición del parcelario dió lugar a la concreción ya para 1900 de dos realidades diferenciadas. Las manzanas de la línea entre Zugatzarte y Urquijo dependían morfológica y estructuralmente de la influencia de esta avenida, que era el frente al que miraban todas las fachadas de las villas que se fueron levantando en esta zona, comenzando por la de los Chavarri (Figura 7.22.).

En cambio, a partir de la calle Urquijo se practicaba un brusco corte en la morfología urbana y las tipologías de las viviendas. Las estrechas calles de ocho metros demarcadas en la época de José Niceto Urquizu (Urquijo, Pinar, y Club) intentaban una difícil integración en el viario de la zona de Las Mercedes. Entre Urquijo y Las Mercedes las villas eran sustituidas por casas de vecindad en manzanas muy compactadas y de estrechos frentes a la calle, derivados de la morfología de parcela diseñada.

Incluso, un acuerdo entre los propietarios permitió que se trazara una estrecha calleja perpendicular —la calle Iturrigorri— de 5,6 metros de anchura, delimitada por el sistema de cesión de semicalles a cada lado, y que se fue flanqueado por edificios de baja calidad de cuatro y cinco plantas. Al traspasar la calle Las Mercedes se recuperaban las viviendas unifamiliares, aunque más reducidas que las de Zugatzarte. En conjunto toda esta zona pasó a estar estructurada como una prolongación del barrio de Las Mercedes, sobre todo desde la adopción por la calle Mayor de un creciente grado de centralidad, manifestado en el progresivo establecimiento de funciones terciarias.

La constitución de la gran propiedad del Pinar separó los terrenos que la constituían de las líneas de articulación circundantes. Ya que su fachada y estructuración interna estaba en relación con el eje de Zugatzarte, hizo que la influencia de la avenida terminara avanzando hacia la zona de la calle Mayor, y el frente de la estación del ferrocarril. Pero su desarrollo fue muy posterior, ya avanzado el siglo xx.

El desarrollo de Algorta hacia Ereaga

8.1. Introducción

En la misma época que se vendían los arenales y juncuales de Las Arenas, el Estado parceló y vendió los terrenos eriales a los dos lados del Camino Real que desde Algorta se dirigía a Las Arenas a su paso por la zona de Alangoeta. La urbanización de este área del municipio de Getxo estuvo también condicionada en su origen por la modalidad elegida para proceder a la desamortización que, en este caso, adquirió rasgos muy particulares respecto a lo practicado en Las Arenas.

En primer lugar, las condiciones topográficas eran absolutamente contrapuestas a las de Las Arenas. El terreno, con fuertes desniveles y un brusco corte frente al mar, imponía una serie de servidumbres que dificultaban la repetición sin más de una estructuración ortogonal. Así mismo, la zona no contaba con una total libertad de planificación, sino que se debía tener muy presente su enlace con el núcleo de población de Algorta, del que se convertía en prolongación, y estaba mediatizado por el mantenimiento del paso del camino real.

Además, esta zona había sido ya objeto de la atención de los miembros de la burguesía local algeteña. Desde 1840, el barrio del puerto de Algorta había venido desarrollando un dinamismo económico y social propio, en parte gracias también a los aportes del naciente turismo, que se manifestó en la expansión *natural* del espacio urbano. Fue el momento de la prolongación hacia el Este y Norte, a través de la apertura de las calles Caridad, Arechondo, San Nicolás/San Martín, Carreras al Castillo (Gasteluzarra), y luego de Etxeandia. Una vez que esta línea de crecimiento llegó al camino real, que ya se había convertido en calle⁵³⁴, ésta se convirtió en el principal eje urbano, difundiendo el crecimiento de norte a sur. A su lado se edificó la nueva Iglesia de San Ni-

⁵³⁴ Calle denominada primero Mayor, luego Tetuán y finalmente avenida Basagoiti.

colás (1854-63), el Ayuntamiento (1878-81), y se urbanizó la plaza (1868). En las mismas fechas se diseñó el nuevo camposanto de Algorta⁵³⁵.

Durante la década de 1850, eran frecuentes las peticiones de parcelas para edificar en los terrenos municipales de Alangoeta, dirigidas tanto por residentes en Algorta que pretendían construir una nueva casa en mejores condiciones de salubridad, como de vecinos de Bilbao atraídos por la playa y lo *pintoresco* del lugar, con la intención de establecer residencias veraniegas.

Por otra parte, el terreno comunal de Alangoeta se hallaba limitado al oeste por los escarpes de Ereaga y por la misma playa de ese nombre, pero en el resto de los lados estaba circundado por terrenos particulares de distintos caseríos, que impedían la libre planificación de una futura expansión. Así, en el futuro la yuxtaposición y articulación de promociones públicas y privadas caracterizarían del desarrollo urbanístico de esta zona, hasta dar lugar a una realidad mestiza y compleja. Pese a todo, la fuerza de la planificación pública practicada a través de la parcelación desamortizadora, continuamente reforzada por la atención preferente que la municipalidad de Getxo prestó a esta zona, y la fragmentación de las propiedades particulares, que limitaba la posibilidad de que un gran propietario dispusiera de capacidad independiente de planificación, determinaron que fuera la concepción territorial implícita en el *Plano de Solares de Alangoeta* la que en la práctica dirigiera el desarrollo urbanístico del área⁵³⁶.

8.2. El barrio de Alangoeta

Ya hemos analizado antes cómo la amenaza que para la práctica del Ayuntamiento de Getxo de enajenar parcelas para la edificación en la zona de Alangoeta de la política desamortizadora del Estado, propició que la institución municipal diseñara un plan global para conseguir gestionar la venta definitiva de todos sus terrenos.

Aprovechando la suspensión legislativa de la desamortización entre el otoño de 1856 y el de 1858, el 2 de enero de 1858 se decidió la realización de un *Plano Topográfico de Solares*. La definición del encargo se enunció de la siguiente forma:

«[...] que el espacio que resta aun propio para edificar en los terrenos marcados como veneficio (sic) de la población se subdividan en solares de 80 pies lineales de frente a la calzada pública de erradura (sic) que se dirige [...] hasta Achecolandas; y que sirva de planta o norma sin genero de gestión en lo subcesivo (sic) se mandare extender el plano topográfico con las especificaciones convenientes de los solares que resultan por maestro inteligente teniendo en consideración el camino peatil y carretil que deban conducir a la playa de Ereaga en sus confines [...]»⁵³⁷.

⁵³⁵ Actualmente ocupado por la plaza Lehendakari Agirre.

⁵³⁶ La excepción más significativa es la zona de Atxekolandeta, que se analizará más adelante.

⁵³⁷ En A.H.M.G., Libro de Actas N.º 5, fols. 8v-10v (2-1-1858).

La pretensión era agilizar la demarcación de los terrenos para su venta, y lograr el apoyo de la Diputación a los planes municipales. El encargo de elaborar el plano recayó en el maestro de obra Juan Antonio Menchaca⁵³⁸. El 23 de mayo estaba ya realizado, decidiendo el Ayuntamiento hacerlo acompañar de unas *Condiciones Generales Gubernativas*, que sirvieran de norma para la edificación⁵³⁹.

⁵³⁸ A.H.M.G., Libro de Actas N.º 5, Fols.10V-12 (16-2-1858).

⁵³⁹ Aprobadas en la sesión municipal del 15 de junio de 1858. El acuerdo completo del acta de ese día y el articulado propuesto es el siguiente (los subrayados son nuestros):

«*Consideran que para mayor ilustración del plano topográfico dispuesto y aprobado por el maestro de obras D. Juan Antonio de Menchaca en orden a la enajenación sucesiva de solares propios para edificar acorde a **condiciones generales gubernativas** que sirvieran de norma para cada edificación en cada uno de los nombrados terrenos a fin de que los solicitantes tubieran allanado [sic] el primer inconveniente de autorización y consecuencia publica a su enajenación y en su virtud acordaron y decretaron que acompañara a la superior aprobación del expuesto plano los del tenor siguiente:*

1.º *Que cada rematante o su cesionario sera obligado a entregar en la depositaria de esta Ayuntamiento el importe del remate que causare por cada solar enumerado en dicho plano en **dinero metálico** tan luego que su enajenación merezca la aprobación superior afianzando su importe y cumplimiento en el acto de la **subasta**.*

2.º *Que dentro de un año y día improrrogables deberá **edificar** cada havitacion [sic] y dejar cerrado en forma sin perjudicar al buen hornato publico [sic] en solar rematado según demarca dicho plano **bajo pena de perder el terreno rematado** y la cantidad en que hubiere causado ademas de los gastos y obras ejecutadas sin derecho a ningún genero a reclamarlas, quedando nuevamente todo por el mismo hecho al arbitrio y libre uso y disposición del Ayuntamiento.*

3.º *La finca enajenada queda afecta al cupo de las cargas y obligaciones que le tocasen.*

4.º *Que la fachada o frente de cada edificio que en cada uno de los expresados solares se formase estará en **línea paralela** y dirección a lo ya edificado con la calzada publica, correspondiendo al buen hornato publico según se demuestra en este plano.*

5.º *Que tanto la proporción de gastos ocurridos con motivo de formación del plano como los demas en la enajenación de cada solar incluso los de tasación y escritura y copia para la Illma. Diputación y archivo de esta secretaria serán del cargo especial y exclusivo del rematante.*

6.º *Que no podrá darse principio a las obras sin conocimiento o intervención del Ayuntamiento o su encargado especial a fin de evitar que la demarcación y construcción se esceda [sic] de los límites señalados en dicho plano y se falte al debido hornato publico.*

7.º *Que si en contrabencion [sic] al precedente capitulo sucediere haberse excedido de los límites señalados o faltado al hornato publico, estará lo edificado sugeto [sic] a **demolición** sin que el ejecutor pueda reclamar perjuicio de ningún genero en su razón y con sugesion [sic] además de volver a egecutar [sic] bajo de estas bases y sin faltar al hornato publico si así lo dispusiere el Ayuntamiento.*

8.º *La subasta se anunciara al publico con treinta días de anticipación y cada puja del remate que se hará a **vela muerta** será de dos por ciento sobre la respectiva tasación de cada solar, que se efectuara oportunamente por inteligentes que decrete el Ayuntamiento o de tercero en discordia.*

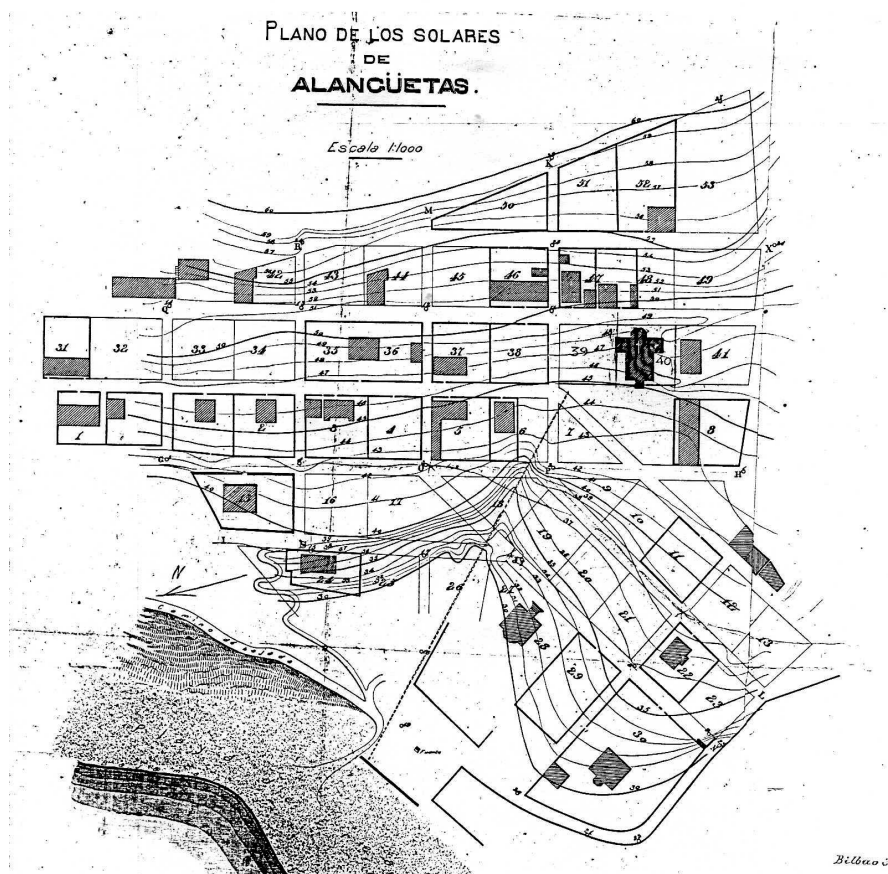
9.º *No se admitira a la licitación a ninguna persona que se encuentre en descubierto [sic] con los fondos comunes de alguna cantidad de Rs en cualquier concepto sin que previamente obtenga su cancelación o pago a cuyo efecto no podrá servir la excusa del ser acreedor por otro concepto contra los mencionados fondos entendiendose lo prescripto así bien contra todo cesionario».*

En A.H.M.G., Libro de Actas N.º 5, fols. 24v-26v (15-6-1858).

En estas Condiciones, aparte de lo que correspondía a la pretensión de agilizar y reforzar las ventas (forma de pago, obligación de edificar en un año, mecanismo de la subasta) ya comentado en su momento, se incluyeron tres artículos (4.º, 6.º y 7.º) que contienen un evidente carácter urbanístico. La preocupación en este sentido se centraba en el mantenimiento del *ornato público*, que se hacía recaer casi con exclusividad en el mantenimiento de las alineaciones señaladas en el plano, y en la regularización de las fachadas con arreglo a las líneas de los solares.

FIGURA 8.1.

Plano de los solares de Alangoeta (topográfico y edificios realizados) para proyecto de alineaciones de 1888



Fuente; A.H.M.G., Carp. 32, N. 27.

El plan municipal fracasó en sus objetivos fundamentales, pero el plano de solares de 1858, tras unas ligeras modificaciones en el ancho de las calles y la posición de la plaza⁵⁴⁰, fue recuperado por el Estado, y sobre esta base se hizo la delimitación y subasta de los terrenos de Alangoeta en 1863. De esta forma, el Estado hizo suya una concepción del desarrollo espacial de Algorta perfectamente imbricada en las necesidades de la burguesía local que había propuesto ese modelo. Esta cualidad facilitó la rápida y brillante integración del nuevo espacio en el núcleo urbano previo. Paralelamente, este rasgo constituye en una característica fundamental para explicar el éxito de las subastas de solares.

8.2.1. Características morfológicas del plano

En este plano, el eje dominante en la articulación del espacio era el antiguo camino Real, actual avenida Basagoiti, cuya dirección NE-SE seguían dos calles paralelas hacia el Oeste (Miramar y Tomás Urquijo) y otras dos hacia el Este (avenida de Algorta y Aiboa), comunicadas por callejones transversales. Hacia al Sur toda la retícula giraba unos 45.º para adaptarse al desnivel del terreno⁵⁴¹. En la avenida Basagoiti la variable anchura original del camino (entre cinco y siete metros en el tramo que nos ocupa) no pudo ser modificada. Las restantes calles se trazaron de ocho a diez metros de anchura y los callejones transversales de cinco y medio.

El elemento esencial del trazado ensayado en Alangoeta fue, sin lugar a dudas, la avenida Basagoiti. Gracias al trazado de una nueva carretera de acceso (la actual avenida de Algorta) paralela al camino Real, y a la conversión de éste en vía peatonal, Basagoiti actuó como línea rectora consiguiendo, por un lado, el difícil tránsito entre la vieja zona urbana (Algorta) y el ensanche proyectado y, por otro, constituirse en origen de la cuadrícula del espacio.

En efecto, a partir de Basagoiti se establecieron dos calles paralelas hacia Ereaga (Miramar y Tomás Urquijo), que formaban un escalonamiento de los solares hacia el Abra, hasta el momento en que se quebraban para adaptarse al terreno con las calles Bilbao y Andrés Isasi. Finalmente, se remataba en cuesta

⁵⁴⁰ A.H.P.V., Hacienda, H-131 (Circulares y Comunicaciones, 1863-65). este hecho daría a la larga multitud de problemas a la hora de ejecutar los rasantes y alineaciones definitivas.

⁵⁴¹ El archivo del Ayuntamiento de Getxo no conserva actualmente ningún original de este plano, aunque en un informe municipal fechado en 1931 sobre los terrenos desamortizados se utilizaron y copiaron fragmentos del original de 1858. A.M.G., S.3.^a, L.362, N.3. Tampoco ha sido posible localizarlo en los fondos de la Diputación de Vizcaya, ni en los provenientes de la Hacienda estatal. Sin embargo, existen varias copias del original a partir de la década de 1870 que informan con exactitud de sus características. También parece que se hizo una copia panorámica ilustrada con indicación de los solares y sus rematantes, que se reproduce en R. BASURTO LARRAÑAGA, *Guecho...*, *op. cit.*, p. 124. Pero este autor no cita su procedencia ni localización.

con la Bajada a Ereaga, que unía el conjunto de la urbanización con la playa. La playa actuaba como un segundo polo rector, que no se presentaba implícito en la trama urbana, pero que la mediatizaba paisajística y funcionalmente. En tal sentido, todas las construcciones, de una manera u otra, *miraban* a la playa.

Los cincuenta y un solares de edificación para la venta dibujados en el plano estaban acompañados por otros cuatro intercalados que habían sido vendidos con anterioridad por el municipio, y representaban una clara continuación de las manzanas iniciales —junto al parque María Cristina— que marcaron la línea a seguir en todo el nuevo barrio. Junto al espacio dejado para plaza se reservaron tres solares —los numerados como 7, 39 y 40— para ampliación de la plaza e iglesia⁵⁴².

Las manzanas resultantes no eran completamente regulares, dada la peculiar topografía en la que se asentaban, pero el módulo más repetido era que tuvieran treinta metros de este a oeste, y sesenta de norte a sur, con manzanas de dos solares. En las de tres solares la dirección N-S se alargaba hasta los noventa metros. De esta forma, los solares más repetidos eran cuadrangulares, de treinta por treinta metros, dando lugar a superficies edificables de novecientos cinco metros cuadrados.

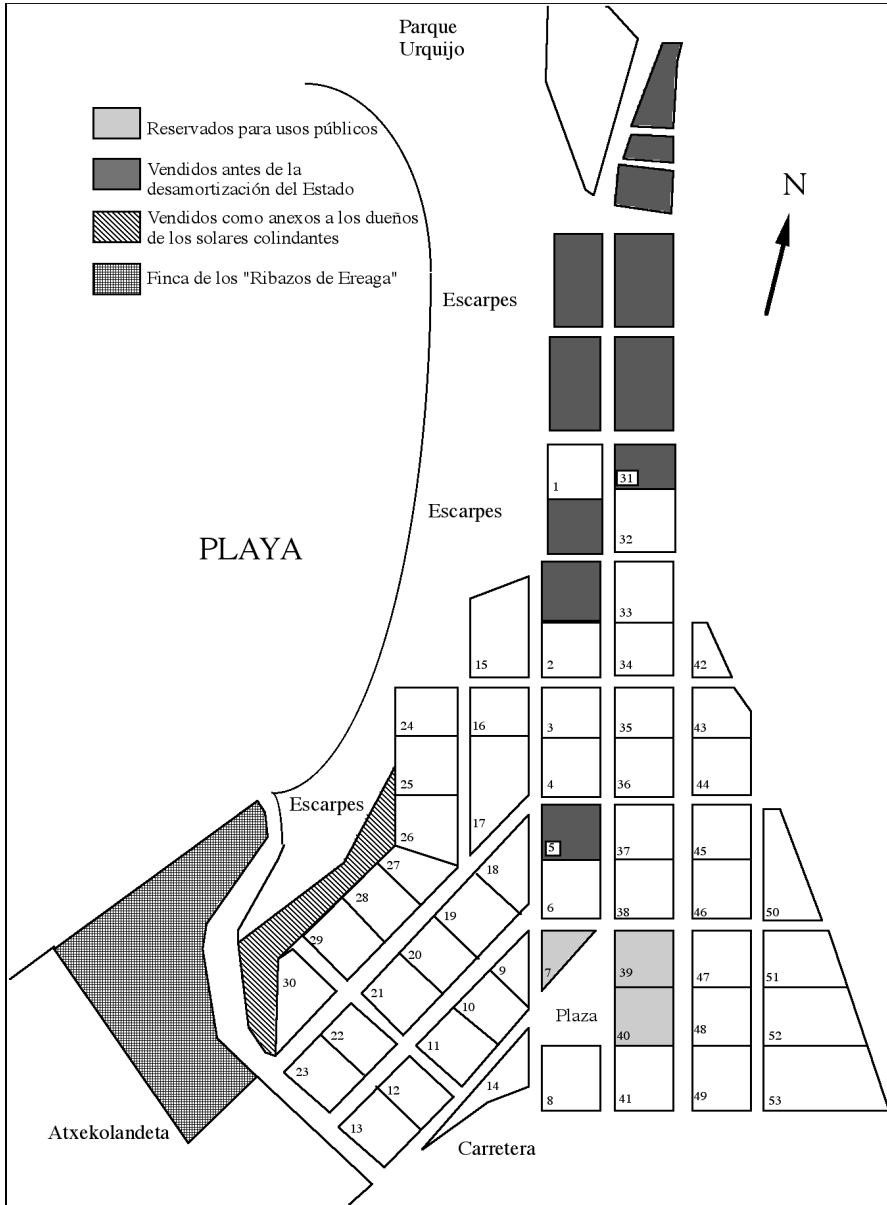
Económicamente, el éxito de la operación desamortizadora fue evidente, ya que la media del remate ascendió hasta once ptas./m². Las diferencias entre solares fueron también muy grandes —una relación de uno a siete entre el más barato y el más caro— apreciándose una clara valoración de los compradores por las parcelas con fachadas al camino real y una posición dominante sobre la playa.

Tras las primeras subastas fueron saliendo paulatinamente a remate distintos terrenos entre la líneas inferior de los solares del 26 al 30 y la playa, que fueron adquiridos por los dueños de los mismos solares. También se enajenó una finca de 6.800 m² de «Ribazos de Ereaga», en un lugar estratégico, entre la playa, el plano de solares, y las heredades particulares de Atxekolandeta. La superficie total desamortizada superó ligeramente las 5,7 hectáreas, que unida al terreno para calles, espacios públicos y zona ajardinada de los acantilados hacen que la superficie global afectada fuera cercana a las once hectáreas.

⁵⁴² La decisión de entregar el solar 40 y parte del 39 para la edificación de una iglesia no se concretó hasta el 26 de julio de 1878. Volvemos a encontrar, lo mismo que ocurrió en Santa Ana y Las Mercedes, una iglesia como principal equipamiento público de un barrio diseñado de nueva planta. El templo resultante, San Ignacio de Loyola, fue impulsada y financiada en gran parte por una comisión de propietarios, encabezada por el banquero Andrés Isasi Zulueta, marqués de Barambio. El acto simbólico de colocación de la primera piedra se hizo en 1878, y los planos definitivos del arquitecto Narciso Goiri estaban listos en junio de 1880. Los problemas financieros de la comisión retrasaron la conclusión de la obra hasta 1892, suponiendo un desembolso final de 536.000 reales. Es de estilo neo-románico con ciertos detalles bizantinos, sobre todo en la torre. A.H.M.G., Libro de Actas N.º 12, fols. 64-66v (26-7-1878), Carp. 9, N.º 5, Carp. 27, N.º 55. Más detalles en J. J. B. MERINO URRUTIA, *Apuntes para la ...*, *op. cit.*, y J. M. BEASCOECHEA GANGOITI, *Getxo...*, *op. cit.*, pp. 242-244.

FIGURA 8.2.

Representación del plano de solares de Alangoeta (1863)



Este croquis ha sido antes reproducido como Figura 4.4.)

Fuente: R.P.T.B.

Las obras de acondicionamiento y urbanización de los terrenos comenzaron inmediatamente después de la realización de la subasta, ya que el Ayuntamiento de Getxo estaba muy interesado en el fomento de la construcción en este barrio. También pretendía mejorar sus condiciones de accesibilidad, por la influencia que tenía en el desarrollo turístico de la playa de Ereaga. La primera decisión importante tomada en este sentido, y la que tuvo una repercusión más profunda en el devenir urbanístico de todo Algorta, fue la de construir una nueva carretera de enlace entre Algorta y Atxekolandeta, que eliminara el tráfico rodado del anterior camino Real, y permitiera realizar aceras en éste, habilitándolo para peatones y caballerías en un principio, y exclusivamente para peatones con posterioridad.

Se configuraba así la combinación y diferenciación de la avenida Basagoiti y la avenida de Algorta, que discurren en paralelo la mayor parte de su recorrido, la primera para los peatones y la segunda para el tráfico. La primera mención de esta posibilidad se hizo en 1867, incluyéndola en un *plan general municipal de obras a realizar*, elaborado por el consistorio para aprovechar los recursos financieros que preveían iban a disponer como resultado del cobro de su porcentaje en el producto de la venta de bienes comunales desamortizados⁵⁴³. El plan fue finalmente abandonado, pero el estudio de esta cuestión se recuperaría en 1868⁵⁴⁴, y se realizaría definitivamente desde 1871⁵⁴⁵.

8.2.2. *La cristalización de la propiedad y el parcelario a lo largo del siglo XIX*

La zona de los solares de Alangoeta representan la máxima expresión de la estabilidad entre todas las urbanizaciones generadas por la desamortización en Getxo. Esta cualidad se expresa tanto en el mantenimiento por la mismas personas o familias de la propiedad adquirida en la subasta desamortizadora, como en la extrema fosilización del parcelario resultante, que sufrió variaciones mínimas en los años siguientes a su definición.

⁵⁴³ A.H.M.G., Libro de Actas N.º 7, fols. 117v-119v (5-10-1867).

⁵⁴⁴ Dentro del plan de caminos vecinales diseñado por Juan Antonio Menchaca y que llegó a contar con memoria y presupuesto indicativo A.H.M.G., Carp. 34, N.13.

⁵⁴⁵ La obra de la nueva calle Carretera (Av. de Algorta) fue dirigida por Francisco Ciriaco Menchaca entre 1871 y 1873. La colocación de aceras primero, y definitiva peatonalización de la avenida Basagoiti, por este mismo maestro de obra, se inició en 1873, pero el estallido de la Segunda Guerra Carlista impidió que se completara hasta 1877. A.H.M.G., Libro de Actas N.8, fols. 13-16v (29-4-1871, Libro N.9, fols. 25v-27 (16-7-1873); Libro N.10, fols. 56-57v (3-6-1875); Carp. 41, N.4; y A.F.B, Administrativo, Solicitudes de Carreteras, Carp. 261, Exp. s/n.

TABLA 8.1.

Compradores de solares de Alangoeta en las subastas desamortizadoras

Compradores	Profesión	Residencia	N.º fincas	Superficie (m ²)
Elizalde Irazusta, José Antonio	Comerciante	Bilbao	5	5.077
<i>Patrón Landesa, Juan Bautista</i>	<i>Comerciante</i>	<i>Bilbao</i>	6	4.652
<i>Isasi Zulueta, Andrés</i>	<i>Comerciante</i>	<i>Bilbao</i>	3	3.600
Cariaga Iturbe, Martina	Propietaria	Bilbao	4	3.550
<i>Mazas Torre, Diego</i>	<i>Comerciante</i>	<i>Abando</i>	4	3.514
Lazúrtegui Moja, Francisco	Comerciante	Bilbao	3	3.134
Landesa Aurteneche, Niceto	Comerciante	Bilbao	3	2.728
<i>Aqueche Aguirremota, José R.</i>	<i>Comerciante</i>	<i>La Habana</i>	3	2.717
<i>Larrondo Inchaurtieta, R.</i>	<i>Ebanista</i>	<i>Getxo</i>	2	2.442
Amézaga Arteta, Pedro A.	Comerciante	Bilbao	1	2.096
<i>Arispe Sorazu, Martín</i>	<i>Albañil</i>	<i>Getxo</i>	2	1.953
<i>Ugarte Urresti, Justo</i>	<i>Comerciante</i>	<i>Getxo</i>	2	1.375
Ubao Goiri, Juan José	Propietario	Madrid	1	1.235
Gemeno Puértolas, Francisco	Cochero	Getxo	1	1.196
Azcorra Arias, Vicente	Marino	Getxo	1	1.126
<i>Maruri Bengoechea, Teodoro</i>	<i>Comerciante</i>	<i>Bilbao</i>	1	1.108
Uriarte Ugarte, Eustaquio José	Corr. Cambio	Bilbao	1	972
<i>Zubiaga Zubiaga, Manuel</i>	<i>Comerciante</i>	<i>Getxo</i>	1	947
<i>Gorordo Menchacatorre, Hnos.</i>	<i>Comerciantes</i>	<i>Getxo</i>	1	931
Sarria Barrenechea, José M.	Notario	Getxo	1	913
<i>Eguia Villabaso, Miguel</i>	<i>Marino</i>	<i>Getxo</i>	1	905
<i>Sopelana Aguirre, Ramón de</i>	<i>Propietario</i>	<i>Bilbao</i>	1	905
<i>Blanchard Guenebonde, D.</i>	<i>Comerciante</i>	<i>Bilbao</i>	1	879
Lund Konow, Hilario	Comerciante	Bilbao	1	867
Urquiola Mendieta, Cipriano	Propietario	Getxo	1	755
Gorocica Uribarri, Juliana	S.P.	Getxo	1	738
			52	50.315

En cursiva propietarios cuyas familias mantienen la propiedad en 1900.

Fuente: R.P.T.B.

Desde el momento de la desamortización la propiedad resultante en este área estuvo mucho más repartida y equilibrada que en cualquier otra. El alto precio alcanzado en las subastas condicionó que la inversión realizada estuviera bien meditada y justificada. De la evolución seguida por las fincas

conformadas en 1863 la conclusión más evidente es que la consideración dominante entre los compradores en Alangoeta fue el mantenimiento a largo plazo de la propiedad adquirida, y en muchos casos la inmediata construcción de una vivienda para uso propio, permanente en algunos casos, o pero más generalmente de temporada. Este hecho venía también determinado por la abundante presencia de compradores locales, que fueron una excepción en el resto de las zonas desamortizadas. Concretamente, catorce de las cincuenta y dos parcelas subastadas en Alangoeta fueron rematadas por vecinos de Getxo.

Las declaraciones de profesión que acompañaban las escrituras de transmisión mantenían los mismos esquemas que en los otros casos comentados con anterioridad, con presencia dominante de las categorías de *comerciante* y *propietario*, seguidos por un pequeño grupo definible como *profesionales liberales*. En este caso, únicamente se puede destacar un mayor dominio de los comerciantes.

La estructura de la propiedad definida en 1863 se caracterizaba por la fragmentación, sobre todo comparando con lo habitual en las demás áreas desamortizadas. No puede hablarse de ningún propietario dominante, e incluso el que aparecía en primer lugar en superficie acumulada —José Antonio Elizalde Irazusta— debió declararse en suspensión de pagos en 1867, quedando su propiedad nuevamente fragmentada.

Durante los veinte años siguientes a la subasta (hasta 1883) el 41,5% de las fincas no sufrió ninguna transmisión de propiedad, fuera de las herencias y donaciones en la misma familia. Del las restantes, casi la mitad sólo se traspasó en una ocasión, y fue excepcional (7,6%) el caso de solares que se vendieran tres o más veces. En cambio, la edificación se consolidó rápidamente en esta zona. Ya antes del estallido de la Guerra Carlista se levantaban sobre solares del plano de Alangoeta una decena de construcciones, que se habían convertido en diecisiete para 1883.

Hemos realizado un corte en la información registral de las fincas en el año 1900, casi cuarenta años después de producirse la subasta de los solares. La situación resultante permite demostrar que la comentada estabilidad de la propiedad y el parcelario era realmente amplia y prolongada.

Resulta espectacular el mantenimiento de la propiedad en las mismas manos, ya que catorce de los veintiséis titulares de 1863 seguía directamente, o a través de familiares directos contrastados, en poder de los solares en 1900. Los más significativos eran Isasi, Aqueche, Mazas, o Patrón, que ocupaban posiciones destacadas en ambas fechas. El caso de Andrés Isasi, marqués de Barambio, resulta significativo del tipo de propietario relevante en la zona de Alangoeta. Su vinculación con el área fue muy temprana y extremadamente prolongada, destacándose al frente de la comisión que promovió y financió la iglesia de San Ignacio de Loyola. Su mansión neoclásica en el acantilado sobre la playa

TABLA 8.2.

Propietarios de solares del plano de Alangoeta en 1900

Propietarios	Profesión	Residencia	N. Fincas	Superficie (m ²)
Isasi Zulueta, Andrés *	Comerciante	Bilbao	3	5.267
Aqueche Onaindi, Hermanos *	—	Getxo	3	3.658
Urresti Echeandia, Miguel *	Comerciante	Getxo	5	3.612
Sopelana Ureta, Hermanas	S.P.	Bilbao	2	3.001
Mazas Torre, Diego y Pedro	Comerciantes	Bilbao	3	2.611
Iturrizar Urquijo, Casilda	Propietario	Bilbao	2	2.270
Patrón Hernández, Hermanos *	Comerciantes	Mazatlán Sinaola, Mex.-	3	2.241
Chávarri Salazar, Félix	Propietario	Portugaleta	3	2.173
Música Iturriaga, Serapia (Vda. Arecheta)	S.P.	Getxo	2	2.089
Uribe Soparda, Petra (Vda. Ugarte)	S.P.	Getxo	3	2.063
Ansoleaga Aldecoa, Feliciano	Marino	Getxo	2	1.852
Larrondo Inchaurtieta, Robustiano	Ebanista	Getxo	2	1.651
Sainz García, Sebastián *	Comerciante	Getxo	1	1.235
Olózaga Gallarreta, José *	Propietario	Bilbao	1	1.196
Larucea Gastañazatorre, José (50%)	Corredor Buques	Bilbao	1	1.174
López Fernández, Antonio (50%)	Corredor Buques	Portugaleta		
Maruri Bengoechea, Teodoro	Comerciante	Bilbao	1	1.108
Fundación del Hospital Hospicio	—	—	1	1.096
Onaindi Gorordo, Manuela	S.P.	Getxo	1	931
Menchaca Manene, Pantaleón *	Comerciante	Getxo	1	905
Arias Menchacatorre, Ignacio	Abogado	Bilbao	1	879
Barroeta Anguisola, Juan	Pintor-Artista	Bilbao	1	867
Sanz Iradier, Genaro	Propietario	Santurtzi	1	864
Unzaga Campo, Marcos	Comerciante	Bilbao	1	755
Amann Bulfy, José Isaac	Empleado	Bilbao	1	738
Echeandia y Valle, Francisca (Vda. Urresti) *	S.P.	Getxo	1	672
Arispe Sorazu, José Martín	Albañil	Getxo	1	603
Zarraga Ugarte, Juan Antonio *	Comerciante	Cabarien -Cuba-	1	603
Bilbao Bilbao, Amalia	Costurera	Gatika	1	598
Aras Quirce, Manuel	Contratista	Bilbao	1	597
Amorrortu Astuy, Rosario	S.P.	Getxo	1	554
Torres Muñoz, Alfredo	Comerciante	Bilbao	1	461
Cortina Sarria, Salvador María	Comerciante	Getxo	1	453
Zubiagirre Sarria, Juana Melania	S.P.	Bilbao	1	453
Huarte-Mendicoa Aranguren, Javier	Ingeniero	Zaragoza	1	356
Ugarte Urresti, Antonio	Carpintero	Getxo	1	243
Aurrecoechea Arauco, Domingo	Cantero	Getxo	1	139
Zubiaga Aresti, Simón	Marino	Getxo	1	93
Total			58	50.061

* Capitales con vinculaciones americanas contrastadas.

Fuente: R.P.T.B.

ya se levantaba en 1870, y representaba la imagen más clásica y repetida del veraneo algeriteño⁵⁴⁶.

Por otra parte, Isasi encabezaba el amplio grupo de propietarios de Alangoeta vinculado a los capitales indianos, acompañado por los Aqueche Onaindi, sobrinos de José Ramón Aqueche Aguirremota, por Miguel Bautista Urresti Echeandia, la familia Patrón o José Olózaga⁵⁴⁷.

Sin embargo, el aspecto más singular que podemos encontrar a partir del corte realizado sobre la propiedad de los solares de Alangoeta a la altura de 1900 es la extraordinaria estabilidad del parcelario. Por encima incluso de la continuidad de las personas y familias, las parcelas definidas en 1863 se mantenían con mínimas modificaciones casi cuarenta años después.. Los cincuenta y dos solares nacidos en 1863, habían pasado a convertirse en cincuentas y ocho en 1900, rebajándose sólo ligeramente la superficie media hasta 863 m². En realidad únicamente ocho de los solares habían sido subdivididos por sus propietarios en dos o más porciones, compensándose en parte por la fusión de tres en fincas dobles.

Tal grado de estabilidad, lo que nos ha llevado con anterioridad a hablar de un parcelario fosilizado, sólo resulta explicable desde la perspectiva de la perfecta adecuación entre el módulo de solares tipo, la estructura del callejero diseñados en el plano de 1858, y los requerimientos sociales de vivienda dominantes entre los propietarios de esta zona. Por este mismo motivo, para la fecha de referencia adoptada, es decir el año 1900, entre los solares del plan y los inmediatos vendidos directamente por el Ayuntamiento durante los años previos a la desamortización se habían realizado ya cincuenta y un edificios de nueva planta. Entre ellas se encontraban tanto casas de vecindad —sobre todo a lo largo de la calle carretera o avenida de Algorta— como unifamiliares ajardinadas de diverso tamaño y calidad, aunque estas últimas eran las dominantes.

8.3. La integración de Alangoeta y los espacios circundantes: El plano de población de Algorta de 1891

La articulación espacial promovida a partir del plano de solares de Alangoeta consiguió rápidamente un notable éxito, manifestado en la realización

⁵⁴⁶ Al parecer fue aquí donde se alojó Amadeo de Saboya durante su visita a del verano de 1872. Andrés Isasi mantuvo la propiedad de la finca hasta poco antes de su fallecimiento en 1918, ya que en 1915 se la cedió a su nieto el músico Andrés Isasi Linares. Sin embargo, nunca llegó a fijar su residencia definitiva en Algorta.

⁵⁴⁷ José Ramón Aqueche Aguirremota era originario de Leioa, pero amasó su fortuna en la isla de Cuba. Sobre José Olózaga se pueden encontrar unos sucintos datos biográficos en M. PALIZA MONDUATE, *La residencia Olózaga: un ejemplo de la arquitectura de indianos en Bizkaia*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1992, pp. 39-40.

inmediata de los trabajos de explanación, alineado y urbanización, que permitieron la pronta ocupación de los solares por edificaciones. De esta forma, constituyó un núcleo de fuerte personalidad urbana en medio de un área preponderantemente rural.

En tal sentido, se observaba una clara división estructural entre los espacios colindantes hacia el Sur y el Este. Al Sur, la zona de Atxekolandeta no contaba con ninguna edificación antes de las primeras levantadas en la década de 1860 por efecto del impulso turístico (Fonda Buena Vista y Palacio Goya). Se componía de multitud de pequeñas parcelas de alrededor de dos mil metros cuadrados, que formaban parte y complemento de las heredades de distintas casas de Algorta y de los caseríos cercanos, que obtenían en ellas recursos secundarios.

En cambio, en el lado Este se situaba un área de población agrícola dispersa, compuesta por varios caseríos (Arecheta, Hormaeche, Nana-alangoeta, Gobela, Arcocha...) que solían formar fincas alrededor de la casa de entre tres y cinco hectáreas. Entre ellos se intercalaban pequeñas parcelas hortícolas de propiedad dispersa. A ellas había que añadir los antiguos terrenos comunales en torno a Zabalecopozo, desamortizados y parcelados en pequeños lotes, la mayoría en 1867 y 1868. Más allá comenzaba la finca Aiboa, que permaneció bajo régimen comunal hasta 1893.

A fines de la década de 1880 el Ayuntamiento de Getxo comenzó a preocuparse por regular el desarrollo urbanístico de estas zonas colindantes a Alangoeta, que ya se preveía habrían de sufrir una rápida transformación como resultado del incremento continuo de la población, y la consolidación de la edificación en torno a la playa de Ereaga.

8.3.1. *El proyecto General de Edificación de Algorta de 1891*

La solución adoptada fue la redacción de un *Proyecto General de Edificación de Algorta*. El encargo recayó en el ingeniero Laureano Gómez de Santa María, que ya había dirigido diversas obras para el municipio los años previos⁵⁴⁸, Gómez de Santamaría presentó un presupuesto preliminar para la realización del proyecto en agosto de 1889, y para noviembre de ese año se habían aprobado la realización del proyecto y sus bases. Finalmente, el trabajo definitivo fue entregado al municipio que lo encargó en mayo de 1891.

Se trataba de un estudio completo, que en realidad en muchos aspectos era equiparable a un proyecto de ensanche propiamente dicho. Realizaba una serie de consideraciones previas sobre las condiciones topográficas, higiénicas

⁵⁴⁸ Nos referimos a la mejora del suministro de aguas (1884), el proyecto de ampliación del puerto de Algorta (1884), proyecto de rasantes de Alangoeta (1888) y proyecto de trazado de una Gran Vía (1889), estudio este último muy relacionado con el plan que nos ocupa.

cas y de salubridad del municipio, el estado del suministro de agua y sistema de saneamiento, y sobre la población y sus expectativas de crecimiento en el plazo de cincuenta años (que calculaba en 12.000 personas) y concluía estableciendo unas densidades de edificación y población convenientes según su criterio⁵⁴⁹. El plano comprendía una superficie de cincuenta y cinco hectáreas, desde el parque de La Avanzada hasta el convento de Trinitarios y la calle Gazteluzarra. De ella dedicaba cuarenta y una hectáreas a manzanas, y quince hectáreas a calles y plazas, resultando una relación del 36% para calles y 63% para manzanas edificables.

Estos porcentajes son el resultado del cómputo general de todo el espacio afectado, ya que en su interior Gómez de Santamaría distinguía cuatro zonas: Sur o de La Avanzada (del límite de Alangoeta a La Avanzada y Atxekolandeta), Oeste o de la Costa (la zona de los solares de Alangoeta y el núcleo de Algorta), Este o de Alango (la zona oriental limítrofe con el plano de Alangoeta), y Norte o de Pitarrena (la prolongación de Algorta hacia Arrigunaga).

En la segunda y cuarta, que eran las que contaban con un callejero ya definido, propugnaba el mantenimiento de éste en lo fundamental, realizando sólo operaciones puntuales de regularización de las alineaciones en los casos imprescindibles, y permitiendo que se perpetuaran las calles previas, que oscilaban entre 5,5 y 8,5 metros de anchura. El resultado era que la superficie para calles se reducía así en estas zonas hasta el 29% del total.

En cambio, en las zonas primera y tercera, sobre las que se trazaba un callejero totalmente nuevo, disponía viales de 6, 8 y 10 metros, y la relación de éstas sobre el espacio edificable ascendía hasta el 40 y 47%⁵⁵⁰. Finalmente, el proyecto se completaba con unas *Ordenanzas de Edificación*, que debían aplicarse a la zona delimitada en el plano de edificación, y también en Las Arenas y barrios rústicos del municipio⁵⁵¹.

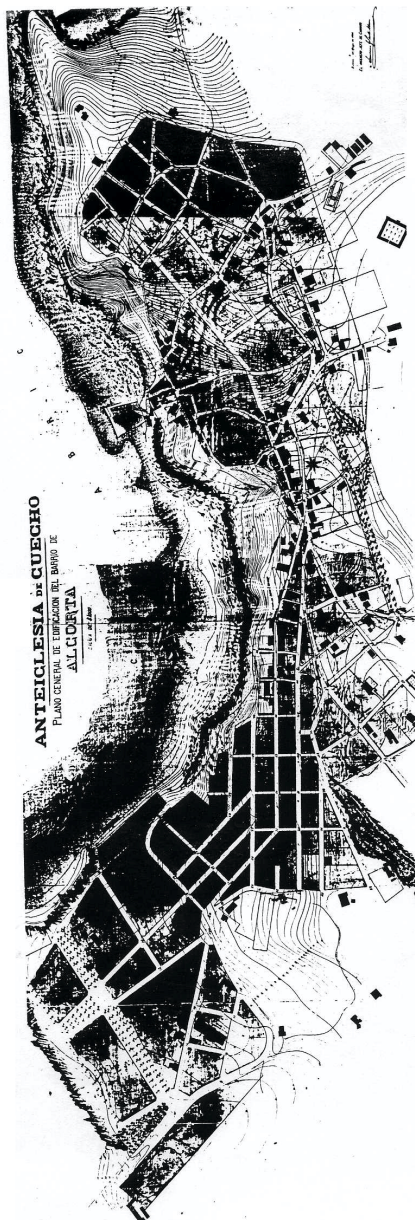
⁵⁴⁹ La memoria original del proyecto se encuentra en A.H.M.G., Carp. 52, N.17. Sin embargo, los planos parcelarios de las calles existentes, y el mismo plano topográfico con la propuesta de ensanche, están desperdigados en distintos expedientes independientes.: Carp. 42, N.20, Carp. 49, N.21, Carp. 46, N.29 y Carp. 19, N.6.

⁵⁵⁰ Estas consideraciones ocupan los capítulos 3, y 4 de la memoria general. A.H.M.G., Carp. 52, N.17.

⁵⁵¹ Desde el principio, el Ayuntamiento de Getxo separó el proyecto de edificación del de las Ordenanzas, que estudió independientemente. Gómez de Santamaría declara que para su elaboración se había basado en la consulta de las vigentes en Madrid y Bilbao, adaptándolas a las condiciones particulares de Algorta. Las Ordenanzas fueron aprobadas en diciembre de 1894 y refrendadas por la autoridad provincial al año siguiente. Estuvieron en vigor entre 1894, y 1913, cuando se aprobaron las nuevas. En el archivo municipal de Getxo se encuentran varias copias manuscritas de esas ordenanzas, pero ningún ejemplar de la impresión que se realizó en 1905. Estas se conservan en A.F.B., Administrativo, Policía Local y Ordenanzas Municipales (sin inventariar), Caja 2190 (1909-11) (sala 22, 12b1).

FIGURA 8.3.

Plano de población de Algorta de L. Gómez de Santamaría (1891)



Fuente: A.H.M.G.

A partir de este momento el proyecto inició el proceso administrativo que regulaba la Ley de Ensanche de Poblaciones de 22 de diciembre de 1876⁵⁵². La comisión nombrada por el Ayuntamiento de Getxo para estudiar el proyecto lo aceptó con unas pequeñas modificaciones, y lo mismo decidió la Junta Local de Sanidad. Al no presentarse alegaciones en su exposición pública, fue aprobado por el Ayuntamiento y remitido al gobernador civil. El informe del ingeniero provincial y de la Junta Provincial de Sanidad fueron favorables⁵⁵³. Sin embargo, el gobernador consideró que el proyecto presentado correspondía en realidad a un Plan de Ensanche, y que como tal debía ser aprobado por el Gobierno. Ante ello, el Ayuntamiento se vio obligado a solicitar la aprobación del Ministerio de Fomento, que pidió el informe de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

En su informe de 30 de noviembre de 1893, la Junta recomendó rechazar el proyecto, como así se decidió en resolución definitiva de octubre de 1894⁵⁵⁴. Las consideraciones sobre las que se basó eran reglamentarias⁵⁵⁵, y formales. En cuanto a estas últimas, la más importante era lo exiguo de las anchuras reservadas a las nuevas calles (6, 8 y 10 metros), que la Junta consideraba inadmisibles.

8.3.2. *Rechazo y proyección del plan*

Aunque el proyecto quedara sin la aprobación final merece unas consideraciones. Por una parte, resulta realmente sorprendente la ambición del Ayuntamiento de Getxo al plantearse la elaboración de un Plan de Ensanche sobre cincuenta y cinco hectáreas. Además, no para todo el municipio, sino sólo para una parte, y en una localidad que en conjunto no alcanzaba en 1887 los 4.000 habitantes.

La explicación, aparte de otras consideraciones genéricas sobre la extraordinaria difusión que el concepto de ensanche alcanzó en la tradición urbanística española a lo largo del ochocientos, creo que debe buscarse en el contexto local, marcado por la multiplicidad de iniciativas planificadoras parciales de

⁵⁵² Sobre las características de esta legislación ver: M. BASSOLS COMA, *Génesis y evolución...*, *op. cit.*, pp. 305-320.

⁵⁵³ El informe técnico para el Gobernador Civil fue firmado el 8 de abril de 1893 por el ingeniero jefe de la sección de carreteras vecinales, ante el reciente fallecimiento del arquitecto provincial. A.F.B., Obras Públicas, GK-DC-1824.

⁵⁵⁴ A.H.N., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Obras Públicas, Serie General, Actas de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, Leg. 101.1 (Expediente del Ayuntamiento de Guecho solicitando la autorización sobre ensanche del barrio de Algorta, 11-11-1893); y A.F.B., Obras Públicas, GK-DC-1824.

⁵⁵⁵ Entre ellas destaca que no se había realizado un programa previo de ensanche que contara con la aprobación inicial, el proyecto se había asignado sin concurso público, y no contaba con un plan económico y presupuestario.

origen público y privado. La actitud del municipio sería así una reivindicación de su capacidad para intervenir en el proceso por medio de unos mecanismos globales que se impusieran a los proyectos individuales. Tampoco se debe pasar por alto la consideración de que el plan se refería sólo a Algorta y Alangoeta. Estas zonas, frente al abandono (obligado) a la iniciativa privada de todo el área de Las Arenas, acapararon casi con exclusividad las iniciativas de desarrollo del Ayuntamiento de Getxo a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX. Una corporación siempre con un marcadísimo sentido *algorteano*.

De cualquier forma, esta iniciativa no dejó de tener importantes consecuencias. Por un lado, a partir del planteamiento inicial del proyecto (1889) se generalizó la obligatoriedad de solicitar una licencia de obra en las construcciones particulares de nueva planta⁵⁵⁶. Además, las *Ordenanzas de Edificación* que debían acompañar al proyecto se aprobaron efectivamente (en 1894) por un cauce independiente, y constituyeron la principal regulación urbanística municipal desde esta fecha.

Incluso, pese a que el plano se rechazó, el Ayuntamiento de Getxo lo mantuvo como objetivo de ámbito interno. El Consistorio lo intentaba aplicar siempre que fuera posible, aunque el problema principal era su incapacidad para obligar a los propietarios a las cesiones de los terrenos para calles⁵⁵⁷. En este sentido, resalta la filosofía extremadamente pragmática que animaba el trabajo de Gómez de Santamaría, que logró una perfecta adecuación con los planteamientos dominantes en el municipio, desde luego, coincidentes con los de los propietarios de Algorta. Sus grandes manzanas y calles relativamente reducidas representaban un equilibrio evidente entre los requerimientos de habitabilidad y los intereses de la propiedad⁵⁵⁸.

A través de esa aplicación *no oficial*, el callejero propuesto por Santa María en 1891 se ha impuesto en su mayor parte tanto en la zona de Arrigunaga como en Alango⁵⁵⁹. Al contrario, en Atxekolandeta, que Santa María consideraba *el sitio más pintoresco del pueblo*, y la única zona donde se atrevió a diseñar amplios bulevares arbolados, su repercusión en el plano definitivo ha sido mínima.

La razón de este comportamiento tan diferenciado estriba en los requerimientos para espacios públicos definidos en Atxekolandeta, y en las con-

⁵⁵⁶ Ello permite disponer de esa nueva fuente de información de forma continuada a partir de entonces.

⁵⁵⁷ Este hecho era habitual al menos hasta 1904, ya que ese año se encuentra una resolución del arquitecto provincial favorable a los puntos de vista municipales y en contra de las alegaciones de un particular. A.F.B., Administrativo, Régimen Municipal, Policía Local y Ordenanzas Municipales (sin inventariar) Caja 2187, exp.448.

⁵⁵⁸ En este punto, tampoco se debe soslayar que Gómez de Santamaría consideraba que esas manzanas serían siempre ocupadas por casas de campo con jardín desde Alango a La Avanzada, extremo que no siempre se cumplió.

⁵⁵⁹ Incluso el proyecto de Gran Vía de enlace desde Alango a la plaza de san Nicolás coincide casi exactamente con la calle Euskalherria.

diciones topográficas y de la propiedad de esa zona, que se terminaron de manifestar ya durante el primer tercio del siglo XX. Básicamente, estas consistieron en la reordenación de un parcelario inicialmente muy disperso, que terminó por concentrarse en manos de media docena de grandes propietarios. Estos últimos llevaron a cabo una actuación concertada, que terminaría por imponerse. Además, Atxekolandeta contaba con un espectacular frente hacia el Abra que fue adoptado para el emplazamiento de grandes mansiones con un alto contenido escenográfico, quedando reducido su lado norte, limítrofe con Alangoeta, a poco más que una serie de *traseras*. Esto conllevó la desarticulación entre Atxekolandeta y las calles del plano de Alangoeta, que sólo ha comenzado a corregirse en fechas muy recientes⁵⁶⁰.

En cambio, los terrenos colindantes por el Este con Alangoeta se definían en el plano de Gómez de Santamaría como una clara prolongación de los solares de 1858, característica que se mantuvo cuando, ya entrado el novecientos, esta zona fue realmente urbanizada, y ocupada por la edificación.

⁵⁶⁰ Resulta también tremendamente significativo que las propuestas de Gómez de Santamaría en cuanto a la prolongación de las calles de Alangoeta (concretamente de la avenida Basagoiti y la calle Bilbao) hacia Atxekolandeta, fueron recogidas casi literalmente por Ignacio Smith en el Plan de Ensanche de 1923.

La articulación urbana

La estructuración de la red de transportes

El establecimiento de unas redes de transporte de pasajeros adecuadas a las necesidades de desplazamientos de la población es un requisito imprescindible para el desarrollo urbano de cualquier ciudad desde el siglo XIX⁵⁶¹. Las conexiones entre el transporte y el crecimiento urbano son amplias y complejas, ya que ambos se encuentran tan íntimamente interrelacionados que resulta muy dificultoso distinguir hasta que punto la expansión urbana genera la demanda para el establecimiento de las líneas de transporte, o si son éstas las que condicionan directamente la dirección del crecimiento de la ciudad⁵⁶².

⁵⁶¹ La cuestión del transporte en el medio urbano tiene una enorme tradición en otras historiografías, sobre todo las anglosajonas, a partir de obras como las de S. B. WARNER, *Streetcar Suburbs. The process of Growth in Boston (1870-1900)*, Cambridge Univ. Press, Cambridge, 1962, J. P. MCKAY, *Tramways and Trolleys: The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princetown University Press, Princetown, 1976 y K. T. JACKSON, *Crabgrass frontier. The suburbanization of the United States*, Oxford University Press, Nueva York, 1985.

Una visión de conjunto en castellano en F. J. MONCLÚS FRAGA «Infraestructuras de transporte y crecimiento urbano en EE.UU. Literatura reciente y nuevas perspectivas», *Historia Urbana*, n.º 1, 1992, pp. 37-54, y en un ámbito más general J. L. OYÓN «Transporte público y estructura urbana (mediados siglo XIX - mediados siglo XX): Gran Bretaña, España, Francia y Países germánicos», *Ecología Política*, n.º 17, 1999, pp. 17-35.

⁵⁶² Algunos ejemplos de la historiografía española en este asunto: M. VALENZUELA RUBIO «Transporte y estructura metropolitana en el Madrid de la Restauración. Historia de una frustración», en A. BAHAMONDE y L. E. OTERO (eds.), *La sociedad madrileña durante la Restauración. 1876-1931*, Comunidad de Madrid, Madrid, 1989, vol. 1, pp. 377-399; R. ALVARGONZÁLEZ «Tranvías y espacio urbano en Gijón (1889-1963)», *Eria*, 1985, pp. 131-187; y C. MIRALLES GUASCH, *Transport i ciutat. Reflexió sobre la Barcelona contemporània*, Universitat Autònoma de Barcelona, Bellaterra, 1997. Pero sin duda, los trabajos más importantes sobre los transportes y el medio urbano en España, además de la incorporación de las metodologías y debates internacionales, provienen de José Luis Oyón y Francisco Javier Monclús. Por ejemplo: F. J. MONCLÚS y J. L. OYÓN, «Eixample i suburbanització. Trànsit tranviari i divisió social de l'espai urbà a Barcelona, 1883-1914», en S. BARRAU (ed.), *La formació de*

9.1. Los transportes en la ría de Bilbao

En un ámbito urbano como el que se iba formando a lo largo de la ría de Bilbao, estirando sobre quince kilómetros y tremendamente complejo por la yuxtaposición de una ría serpenteante, sus afluentes, y los montes que muchas veces se levantan desde la misma línea de la marea, la cuestión de los transportes internos era (y sigue siendo) fundamental⁵⁶³. No es de extrañar que las iniciativas surgieran en fechas bastante tempranas.

Por ejemplo, en 1858 ya se había planteado un primer proyecto de enlace ferroviario entre Bilbao y Portugaete, que desde luego no llegó a ningún sitio. En cambio, las actuaciones de la década de 1870 sí comenzaron a ser efectivas. Entre 1871 y 1872 se presentaron dos solicitudes que pretendían conseguir la concesión de un tranvía entre Bilbao, Las Arenas y Algorta, y otra más de un ferrocarril por idéntico recorrido. Todos estos proyectos intentaban canalizar el tráfico de mercancías alrededor de los muelles de la margen derecha y, sobre todo, el de pasajeros que se dirigía a las playas. Finalmente, se adjudicó una concesión de tranvía, que se trazó y puso en marcha en 1876, y otra de ferrocarril. La concesión ferroviaria fue cancelada posteriormente, y se inició un nuevo proceso de solicitud en 1882, que terminó dando lugar a la constitución de la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas en 1884, y el comienzo de la explotación de la línea en 1887.

En la margen izquierda, los proyectos de trazar un tranvía tuvieron su arranque en el año 1875, aunque su inauguración parcial se retrasó hasta 1882⁵⁶⁴. En cuanto al ferrocarril, el proyecto liderado por Federico Solaegui

l'Exemple de Barcelona. Aproximacions a un fenòmen urbà, OCSA, Barcelona, 1990, pp. 152-173 y «Transporte y crecimiento urbano en España, mediados del s. XIX - finales del s. XX», *Ciudad y Territorio/Estudios Territoriales (Monográfico Siglo y medio de urbanismo en España)*, vol. XXVIII, n.º 107-108, 1996, pp. 241-269; J. L. OYÓN «Transporte caro y crecimiento urbano. El tráfico tranviario en Barcelona, 1872-1914», *Ciudad y Territorio*, n.º 94, 1992, pp. 107-123 y «Historia urbana e historia obrera: reflexiones sobre la vida obrera y su inscripción en el espacio urbano, 1900-1950», *Historia contemporánea*, n.º 24, 2002, pp. 11-58. Finalmente, C. MIRALLES y J. L. OYÓN, «De casa a la fábrica. Movilidad obrera y transporte en la Barcelona de entreguerras, 1914-1939», en J. L. OYÓN (ed.), *Vida Obrera en la Barcelona de entreguerras, 1918-1936*, Centro de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona, 1998.

⁵⁶³ Sobre el caso de Bilbao: B. CAVA MESA, *Historia del Tranvía Urbano en la Villa de Bilbao (1884-1954)*, Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 1990; P. A. NOVO LÓPEZ «Los ferrocarriles ...», *op. cit.*, pp. 45-90; y M. GONZÁLEZ PORTILLA *et al.*, *Bilbao en la formación ...*, *op. cit.*, pp. 451-540.

⁵⁶⁴ M. GONZÁLEZ PORTILLA *et al.*, *Bilbao en la formación ...*, *op. cit.*, pp. 451-540. La concesión fue adjudicada a José Zuluain, pero terminó en manos de José Félix Vitoria y Víctor Maruri, que constituyeron la Compañía del Tranvía de Bilbao a Santurtzi en 1883. En esa obra se mencionan los distintos problemas que encontró la realización de la vía durante esos años, y las quejas de los concesionarios sobre las intrusiones de la Cía. del Tranvía de Bilbao a Las Arenas, que se estaba beneficiando de parte del tráfico de la margen contraria.

Hemos podido confirmar esa apreciación al localizar un proyecto de la empresa del Tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorta para construir embarcaderos flotantes para paso de viajeros

desde 1871 triunfó definitivamente tras distintos problemas, consiguiendo la concesión en 1881, e iniciando la explotación en 1888. La sociedad fundada para materializar la construcción estaba dominada por los intereses industriales y mineros.

De esta forma, desde fines de la década de 1880, cada orilla de la ría desde Bilbao era surcada por un tranvía y un ferrocarril. Pero estas no fueron las únicas líneas de transporte con funciones de cercanías que partían de Bilbao. Durante los mismos años se trazaron las de Amorebieta y Durango, Cadagua, Lezama y Santander, y el tranvía de Arratia. Además, la misma villa de Bilbao contó desde 1880 con un tranvía urbano que, sin embargo, se planteó con una dedicación fundamental al transporte de mercancías entre las estaciones del ferrocarril y los almacenes portuarios. Hasta 1887 no se instalaron las primeras líneas de tranvía dirigidas al uso de pasajeros⁵⁶⁵.

De cualquier forma, debe considerarse la complejidad y alto grado de estructuración alcanzado por el sistema de transporte a lo largo de la aglomeración bilbaína en un periodo muy reducido de tiempo. La combinación de tranvías y ferrocarriles garantizaron desde la década de 1880 la circulación de mercancías y personas dentro de Bilbao, y entre el centro y los distintos núcleos de población de las dos márgenes. La misma duplicidad de oferta (tren-tranvía) que explotaban un mismo área evidenciaban la modernidad y desarrollo alcanzado por la sociedad vizcaína. La articulación de ambos medios de transporte había contribuido decisivamente a la configuración de la aglomeración de la Ría, donde era posible trabajar, vivir y tener acceso a servicios en zonas distintas.

9.2. La red de transportes entre Bilbao y Getxo

En el caso de la estructuración y desarrollo urbano de Getxo, la articulación de las redes de transporte, representadas durante la segunda mitad del siglo XIX por los ferrocarriles y tranvías, resultan especialmente relevantes. Al tratarse de núcleos urbanos orientados durante toda esta primera etapa fundamentalmente a la atracción de población durante la temporada de baños de mar, era fundamental garantizar la comodidad y facilidad de comunicación que permitiera la llegada de viajeros.

entre Portugalete y Las Arenas, realizada en 1878, y que fracasó por los problemas técnicos que planteaba, y por el definitivo establecimiento del tranvía y el ferrocarril en la margen izquierda. La solicitud y el expediente completo, con interesantes detalles técnicos en: A.M.O.P.U., 15411-10, y la renuncia definitiva de 1890 en 15414-48.

⁵⁶⁵ B. CAVA MESA, *Historia del Tranvía ...*, *op. cit.* El concesionario inicial fue Miguel Atristain y debió enfrentarse a la dura competencia de distintos proyectos de enlaces tranviarios planteados en Bilbao alrededor de 1880. En 1884 ya había trazado siete kilómetros de líneas y cedió la concesión, que pasaría por distintas manos, hasta su compra por la compañía de capital belga *Tramways et Electricité de Bilbao*, en 1906.

Con relación a Getxo la necesidad básica y casi exclusiva de comunicación era el enlace con Bilbao, de donde la mayor parte de la localidad dependía funcional y económicamente. Hasta la década de 1870 los medios disponibles eran bastante rudimentarios. Consistían en los barcos que hacían el pasaje de la ría hasta la Villa, los coches de caballos o diligencias de dos o tres pequeñas empresas locales, y una línea de ómnibus.

Refiriéndose a la primera época de la costumbre del veraneo, a mediados del siglo XIX, Rafael Sánchez Mazas refiere la forma en que se realizaban los desplazamientos de principio de temporada:

*«A finales de mayo o principios de junio las familias que tenían quintas de verano en la ría solían ir embarcadas hasta Portugalete. El equipaje grueso en barcaza o en carromato había ido por delante, y la familia con los niños, el equipaje menudo y los eternos paquetes de última hora, usaban un medio de transporte fluvial, que se llamaba «las carrozas». Eran barcas grandes, con una camareta de ventanas y cortinillas, que remontaban a la sirga el curso del Nervión. Estas navegaciones por canales y ríos eran muy placenteras en toda Europa. Muchas gabarras y barcos de carga menores iban a la sirga también. Se hacía grande el tránsito por la ría y por las dos orillas. Entraban y salían muchos barcos de vela y vapor. Sólo a Portugalete hacían la carrera dos o tres diarios, algunos de ruedas, y había líneas regulares a varios puertos de España y Francia. Dos o tres líneas de coches de caballos hacían el servicio por las dos orillas».*⁵⁶⁶

La primera línea de ómnibus establecida en Getxo fue la de Francisco Gemenio entre Bilbao y Las Arenas, que data de 1860⁵⁶⁷. En 1864 el Ayuntamiento registraba que Gemenio contaba ya con cinco coches dedicados a este servicio, y se le habían añadido otras cuatro empresas que sumaban cinco vehículos más⁵⁶⁸.

El constante incremento en la afluencia de viajeros a los baños de Las Arenas y Ereaga a lo largo de la década de 1860 hicieron que este servicio se saturara durante el verano. Según las estimaciones de los promotores de una de las líneas de tranvía que se plantearon en 1871, en los años inmediatos había matriculados para realizar el trayecto entre Bilbao y Las Arenas setenta y nueve ómnibus durante los cuatro meses de la temporada de baños, y treinta el resto del año. Esto hacía que se calculara el tráfico veraniego en 336.000 personas y en 172.800 durante el resto, resultando un total de 508.800 pasajeros anuales⁵⁶⁹.

⁵⁶⁶ En R. SÁNCHEZ MAZAS «Apología de la Historia Civil de Bilbao», en *Apología de Bilbao*, Librería Villar, Bilbao, 1969, pp. 131-274, cita de p. 250.

⁵⁶⁷ A.H.M.G., Carp. 35, N.5.

⁵⁶⁸ A.H.M.G., Carp. 31, N.18.

⁵⁶⁹ El cálculo se hacía considerando que cada coche del ómnibus, con capacidad para doce personas, hiciera cuatro viajes diarios de ida y vuelta con cinco pasajeros en verano, y tres viajes diarios con cuatro pasajeros el resto del año. A.F.B., Administrativo, Ferrocarriles y Tranvías,

9.2.1. *El Tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorta*

La fecha clave para el inicio del proceso que llevaría a la definitiva superación de estos medios tan estrechos fue 1871. En ese año se presentaron casi simultáneamente dos proyectos distintos de enlace entre Bilbao y Algorta, uno de ferrocarril y el otro de tranvía, y en diciembre del mismo año, otro tranvía más sobre el mismo recorrido⁵⁷⁰.

La primera iniciativa de tranvía, que fue la que terminó aprobándose, estaba encabezada por Juan González Lavín y Juan Manuel Morales García, sin ninguna vinculación directa con la promoción inmobiliaria o turística en la zona⁵⁷¹. La justificación argumentada, que se repetiría sistemáticamente en todos los proyectos de tranvía o ferrocarril posterior, era el aprovechamiento del creciente tráfico de mercancías en los muelles de Bilbao y fondeaderos de la ría, y el flujo de pasajeros a las playas de Las Arenas y Ereaga⁵⁷². El proyecto fue autorizado en enero de 1872 por el Ayuntamiento de Bilbao, y el 18 de octubre de 1872 por el Ministerio de Fomento. Sin embargo, el paso obligado por carreteras de diversa titularidad primero, y luego el estallido de la Guerra Carlista retrasaron los trámites administrativos hasta 1875.

El trazado partía en Bilbao de la Sendreja, y desde las calles de Bilbao continuaba por la carretera de Plentzia (propiedad de la Diputación) hasta *la cervecera* de Deusto, para seguir luego el camino (gubernamental) de sirga hasta Las Arenas. El trazado de la vías se realizó en 1876 y, servido por caballerías *de sangre*, ya transportó al año siguiente 805.806 viajeros⁵⁷³. Sin embargo no fueron los promotores iniciales quienes pusieron en marcha el servicio, sino un grupo empresarial local (los hermanos Juan y Emiliano Amann Palme, Juan Aburto Azaola, y Eusebio García Lejarraga) que tampoco contaba con intereses directos en Getxo⁵⁷⁴. En 1880 la empresa se reorganizó, y constitu-

Carp. 1627-19, Exp. 1 (Memoria descriptiva del Proyecto de Tram-vía entre Bilbao y Las Arenas, 1871).

⁵⁷⁰ Se trataba del proyecto encabezado por Martín Mendiola y que fue rechazado en octubre de 1872, por incompatibilidad con el otro proyecto que había sido presentado con anterioridad. A.F.B., Obras Públicas, GK-DC-2277 (Proyecto de Tramway de Bilbao a Olabeaga, Las Arenas y Algorta, 1871-72).

⁵⁷¹ Sus datos personales y los pasos administrativos llevados a cabo entre 1871 y 1875 se encuentran recogidos en B. CAVA MESA, «Los orígenes del tranvía de Bilbao a Las Arenas». En *II Congreso Mundial Vasco. Historia de Euskal Herria*, Bilbao, 1987.

⁵⁷² Las características completas del proyecto, su justificación, trazado, estaciones condiciones técnicas y financieras se encuentran en el expediente presentado a la Diputación Foral: A.F.B., Administrativo, Ferrocarriles y Tranvías, Carp. 1627-19, Exp. 1, Carp. 1621-12. y Obras Públicas, GK-DC-2290.

⁵⁷³ B. CAVA MESA, «Los orígenes del tranvía...», *op. cit.*

⁵⁷⁴ Eso no significa que fueran ajenos al municipio, ya que todos ellos poseían parcelas en Las Arenas o en Alangoeta, donde construyeron sus casas de verano durante esos mismos años.

veron la sociedad explotadora *Compañía del Tranvía de Bilbao*, en la que José Isaac Amann Bulfy asumió la gerencia⁵⁷⁵.

La primera labor de la compañía del tranvía, ya desde antes de constituirse como tal, fue la ampliación de la línea hasta Algorta⁵⁷⁶. En el momento de inaugurarse el servicio de pasajeros (1876) las vías habían llegado sólo a Las Arenas⁵⁷⁷, y la empresa del tranvía aparecía inicialmente dispuesta a prolongarlo rápidamente hasta el pie de La Avanzada, pero no a llevarlo hasta la misma Algorta, por las costosas obras que comportaba superar la pendiente de La Avanzada. El Ayuntamiento de Getxo desplegó una actividad inusitada en esta cuestión entre 1876 y 1882, utilizando simultáneamente todos los medios de presión a su alcance, y prestando a la vez extraordinarias facilidades para forzar la decisión de la Compañía⁵⁷⁸.

Así pues, en 1876 el tranvía sólo llegaba a Las Arenas, contando la línea con 12,6 kilómetros de los 15,4 que el Ayuntamiento consideraba que debían trazarse para cumplir las condiciones de la concesión gubernamental. Durante ese primer año el Consistorio desarrolló una política intransigente, de presión y exigencia constante para cumplimiento del trazado previsto. Este plantea-

⁵⁷⁵ Encontraremos a este personaje en otras iniciativas de tranvía, y en los ferrocarriles de Bilbao a Santander, sociedad adquirente de los ferrocarriles de Bilbao a Las Arenas y de Las Arenas a Plentzia desde 1900. En 1902 resultó uno de los tres socios, y el principal impulsor material de la Sociedad de los Terrenos de Neguri.

⁵⁷⁶ Antes, en julio de 1878, plantearon la posibilidad de instalar un sistema de embarcaderos flotantes en la ría para permitir el establecimiento de una línea regular, y en mejores condiciones de comodidad, para el paso de viajeros y mercancías entre Las Arenas y Portugalete. Problemas administrativos retrasaron la concesión gubernamental hasta enero de 1881. Finalmente, renunciaron al proyecto alegando problemas técnicos en 1890, aunque parece que la decisión vino más bien motivada por la entrada en servicio del Tranvía de Bilbao a Santurtzi en 1882. A.M.O.P.U., 15414-48 y 15411-10; y A.G.A., Obras Públicas, Puertos, Caja AGA 925, Exp. 36.

Esta iniciativa se enmarca en la política expansionista de la empresa del Tranvía de Bilbao a Algorta que pretendía acaparar todo el tráfico por ambas márgenes de la ría poniendo trabas al desarrollo del proyecto de tranvía en la margen izquierda, y pretendiendo la autorización (1880) para el establecimiento de una Red de Tranvías Urbanos en Bilbao, que significaba el enlace de la línea de Algorta con las estaciones, los muelles y los puntos de mayor actividad urbana de la Villa. Esta propuesta también fracasó por la competencia del explotador del Tranvía Urbano de Bilbao, que presentó un proyecto paralelo de ampliación. A.F.B., Administrativo, Obras Públicas, GK-DC-2227 y GK-DC-1694 (Proyecto de Red de Tranvías Urbanos de Bilbao). Esta actitud de la empresa del tranvía de Algorta en comentada también en M. GONZÁLEZ PORTILLA, *et al.*, *Bilbao en la formación ...*, *op. cit.*, pp. 463-539.

⁵⁷⁷ El expediente administrativo municipal en A.H.M.G., Carp. 61, N.26.

⁵⁷⁸ La documentación referida a la prolongación del tranvía hasta Algorta es extremadamente prolija. Los expedientes más importantes son: En los fondos de la Diputación: A.F.B., Administrativo, Ferrocarriles y Tranvías, Carp. 1627-19, Exp. 2-3-4. En el municipio de Getxo: A.H.M.G., Carp. 61, N.12, Carp. 62, N.3-4-5-6-12-15. Además, las actas municipales aluden permanentemente a esta cuestión, que aparenta resultar obsesiva para los ayuntamientos del periodo 1876-1881, sobre todo durante los meses anteriores al verano. Ver: A.H.M.G., Libros de Actas, desde Libro 10, fol. 128 (2-3-1876) a Libro 14, fol. 169v (6-10-1881) (unas cincuenta actas distintas de esos años se refieren a este tema).

miento comenzó a moderarse en marzo de 1877, iniciando una dinámica de negociación⁵⁷⁹, que culminó con la aceptación y el permiso para la prolongación provisional sólo hasta La Avanzada, que al menos acercaba a los viajeros a la playa de Ereaga⁵⁸⁰. De resultas, este tramo entró efectivamente en servicio para el verano de 1878.

En diciembre de 1879 se llegó a un acuerdo que desbloqueó el proceso, y permitió que el tranvía llegara a la Plaza de San Ignacio en el verano de 1880, y a la zona del Casino Algorteano y Amezte en el de 1881. Para conseguir la realización de la obra, el Ayuntamiento cargó en solitario con las expropiaciones, la apertura, y los gastos de urbanización de una nueva calle que se hacía imprescindible para facilitar la subida de los tranvías hacia la zona de Alangoeta: la calle del Tranvía, actual avenida de Neguri⁵⁸¹.

Ya con posterioridad, la red se prolongó hasta la plaza de San Nicolás (1891), y más adelante se establecieron nuevos ramales a la estación de ferrocarril de Las Arenas, y por Arriluze, a la playa de Ereaga y al puerto viejo de Algorta (1897-1909).

La competencia establecida entre las líneas de tranvías de Bilbao y ambas márgenes, y entre éstas y la empresas ferroviarias, favoreció la prematura incorporación de las novedades técnicas en este campo⁵⁸², sustanciadas en la electrificación de los tranvías de ambas márgenes de la ría en la temprana fecha del año 1896⁵⁸³.

⁵⁷⁹ En una proposición a la Compañía del dos de marzo de 1877 ofrecieron permitir que sólo se prolongara a la plazuela de Chominchu (al inicio de la calle de Bajada a Ereaga), y a cambio se comprometían a entregar a la Compañía del Tranvía el producto íntegro de los arbitrios municipales sobre bebidas alcohólicas durante cuatro años, propuesta que fue denegada.

⁵⁸⁰ Conseguido tras la mediación del Gobernador Civil en junio de 1877.

⁵⁸¹ Los trámites se completaron con extraordinaria rapidez durante la primavera de 1880. A partir de San Ignacio, el trazado del tranvía a Algorta pasaba inicialmente por la avenida Basagoiti, que perdió momentáneamente su carácter peatonal, pero fue trasladado a la calle Carretera (avenida de Algorta) en 1896, justo antes de la electrificación del servicio. A.F.B., Administrativo, Carreteras, Carp. 235 Exp. 97. Sobre el ramal a Ereaga y el Puerto Viejo A.F.B., Administrativo, Ferrocarriles y Tranvías, Carp. 1627-19, Exp. 5 y 8. y Obras Públicas GK-DC-0407.

⁵⁸² Con anterioridad a la electrificación la empresa del tranvía de Algorta ya había estudiado la sustitución de la tracción de sangre por máquinas de vapor. Para ello llegó una máquina y un técnico de la casa fabricante (S. Lewin de Poole, Inglaterra) a Bilbao, realizándose distintas pruebas durante la primavera de 1878. Las pruebas no convencieron a los directivos del tranvía. Además durante los ensayos resultó atropellado un anciano. A.F.B. Corregimiento, Leg. 1853, N.012.

⁵⁸³ Así, los tranvías de la ría de Bilbao fueron los primeros en electrificarse de España.. El expediente administrativo completo de la electrificación del Tranvía a Algorta en A.F.B., Administrativo, Ferrocarriles y Tranvías, Carp. 1627-19, Exp. 10.

El proceso de electrificación en el marco de los transportes de Vizcaya es analizado en M. GONZÁLEZ PORTILLA, *et al.*, *Bilbao en la formación ...*, *op. cit.*, pp. 497-505. Para calibrar la importancia de la electrificación en el desarrollo de los tranvías J. L. OYÓN, «Transporte caro ...», *op. cit.*, pp. 107-123.

En ese momento, la Compañía del Tranvía de Bilbao se había disuelto, y sus activos estaban traspasados a la sociedad colectiva José I. Amann y Cía. Esta empresa se había constituido expresamente (en 1894) para adquirir los tranvías de los dos márgenes de la ría, y fundar a continuación (el año 1896), asociados con la sociedad alemana A.E.G., la Compañía Vizcaína de Electricidad⁵⁸⁴.

Finalmente, a partir de 1906 las líneas urbanas de Bilbao y las que partían de la capital vizcaína hacia las dos orillas del Abra, quedaron absorbidas por la Sociedad Tramways et Eléctricité de Bilbao, de capital belga, en cuyas manos permaneció hasta su municipalización en 1940⁵⁸⁵.

9.2.2. *Los Ferrocarriles de Bilbao a Las Arenas y Plentzia*

Exactamente en las mismas fechas en las que se realizó la solicitud de la concesión de la línea del tranvía a Algorta (1871), se daban los primeros pasos la construcción de un ferrocarril que pretendía enlazar también Bilbao con La Avanzada. En este caso, los cuantiosos desembolsos iniciales que requería obligaban la consecución de capitales que sólo se podía plantear a través de una fórmula societaria de envergadura.

La iniciativa partió de la familia Aguirre, que promovió la suscripción para la constitución de una compañía que explotara la concesión solicitada previamente por Eduardo Aguirre Labroche, Francisco Lazúrtegui y José María Solaun. En realidad la concesión no llegó a otorgarse, ya que las dificultades encontradas para reunir los suscriptores necesarios hicieron que los peticionarios no comparecieran ante la Administración⁵⁸⁶.

El fracaso de esta iniciativa manifiesta la desconfianza que dominaba entre los capitales bilbaínos ante las empresas ferroviarias tras los malos resultados financieros del ferrocarril a Tudela. Además la viabilidad de la inversión, tal y como lo planteaban los promotores, se fundamentaba en las posibilidades

⁵⁸⁴ Ambas se constituyeron ante el notario Francisco Hurtado de Saracho, la primera el 24 de noviembre de 1894, y la segunda el 1 de diciembre de 1896. La compañía Vizcaína de Electricidad contaba con un capital fundacional de 4.500.000 pesetas de los que 3.250.000 eran aportados por la antigua sociedad Amann y Cía que se disolvía, y 1.250.000 pesetas correspondían a una ampliación de capital suscrita en exclusividad por la A.E.G. El presidente del consejo de administración fundacional era Víctor Chávarri.

⁵⁸⁵ La actividad empresarial y evolución posterior de esta compañía y de las concesiones de que era propietaria se encuentran documentados en B. CAVA MESA, *Historia del Tranvía ...*, *op. cit.* Se trata de una sociedad perteneciente a un holding con amplios intereses en los medios de transporte urbanos en España, entre ellos los tranvías de Madrid. También: M. VALENZUELA RUBIO, «Transporte y estructura ...», *op. cit.*, pp. 377-399.

⁵⁸⁶ El expediente completo de la solicitud con la memoria, planos y demás condiciones técnicas y económicas, se encuentra unido a la decisión de la Dirección de Obras Públicas declarando desierta la solicitud por incomparecencia de los peticionarios. A.F.B. Obras Públicas, GK-DC-1683.

de atracción de las actividades de recreo y los baños de mar sobre un número creciente de visitantes. Este era un negocio sin tradición en Vizcaya, y que los inversionistas bilbaínas no debían considerar de suficiente solidez, ya que en el mismo año de 1871 ya habían abandonado la sociedad promotora del *Balneario Bilbaíno* de Las Arenas.

Los promotores mantuvieron la esperanza de conseguir apoyos suficientes, y en 1872 editaron un folleto que presentaba sus puntos de vista, fundamentados casi en exclusividad en cómo el ferrocarril fomentaría la llegada de visitantes a la temporada de baños de mar, los beneficios que acarrearía para el negocio ferroviario en particular, y el desarrollo económico de Bilbao en general⁵⁸⁷.

Este proyecto fallido prelude en muchos aspectos el que finalmente se llevó a cabo entre 1884 y 1887. En este caso, las condiciones económicas habían cambiado. El crecimiento de la industria y la minería de Vizcaya parecían imparable, y la propia virtualidad económica de la estación de baños de Las Arenas estaba asegurada. De nuevo bajo el liderazgo de los Aguirre, se llegó a formar una sociedad explotadora de la concesión, otorgada en 1883 a Ezequiel Aguirre. La sociedad se constituyó el 14 de julio de 1884 con un capital de un millón de pesetas, en el que sumadas las participaciones de los hermanos Aguirre, su cuñado Eduardo Coste Vildósola, y sus sobrinos Ramón y Máximo Coste Aguirre representaban el 32,5%⁵⁸⁸.

De esta forma, la población de baños de Las Arenas y su ferrocarril representan una de las más claras expresiones en el contexto español del siglo XIX de la concentración en una promoción única del negocio ferroviario e inmobiliario que, en un marco distinto, sólo encuentra comparación en la *Ciudad Lineal* de Madrid⁵⁸⁹. En este caso se trataba de facilitar los medios de transporte para la llegada de visitantes a un área de recreo, en la que el principal negocio hotelero y de servicios —el balneario— y la mayoría de los terrenos de edificación pertenecían a los principales accionistas y promotores del ferrocarril⁵⁹⁰.

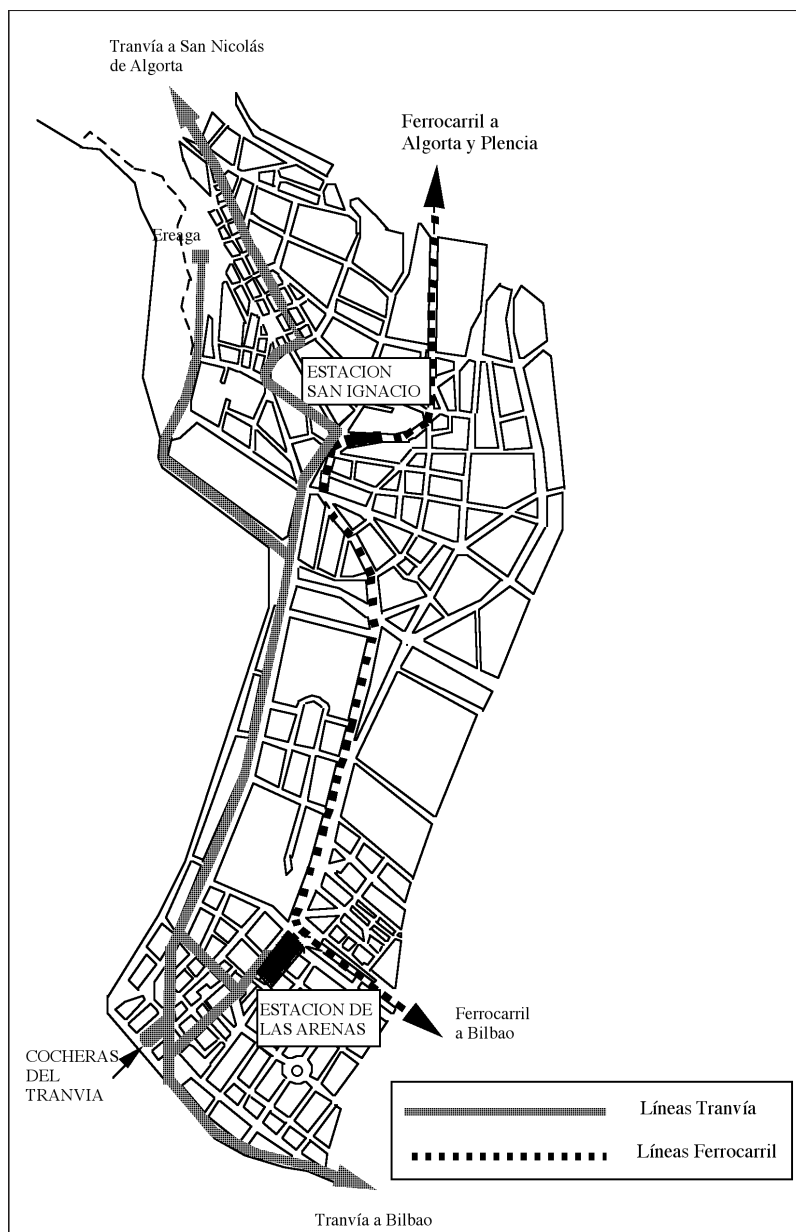
⁵⁸⁷ J. DE PEÑACERRADA, *Bilbao, puerto de baños...*, *op. cit.* No incidiremos más sobre este documento, cuyos puntos de vista se han desarrollado en el apartado que trata de la estructuración turística de Las Arenas.

⁵⁸⁸ A.F.B., Obras Públicas, GK-DC-0850, Ferrocarril económico de Bilbao a Las Arenas.

⁵⁸⁹ D. BRANDIS GARCÍA y R. MAS HERNÁNDEZ, «La Ciudad Lineal y la práctica inmobiliaria de la Compañía Madrileña de Urbanización (1894-1931)», *Ciudad y Territorio*, vol. 3/1981, 1981, pp. 41-76; M. A. MAURE RUBIO, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, Madrid, 1991, y J. R. ALONSO PEREIRA, *La ciudad lineal de Madrid*, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 1998.

⁵⁹⁰ También el caso de Gijón, Ramón Alvargonzález menciona intereses cruzados entre los miembros de los consejos de los tranvías y diversas operaciones urbanísticas. R. ALVARGONZÁLEZ, «Tranvías y espacio urbano ...», *op. cit.*, pp. 152-154 y p. 182.

FIGURA 9.1.
Líneas de Tranvía y Ferrocarril a su paso por Getxo



Fuente: Elaboración propia

En 1887 la Compañía del Ferrocarril Económico de Bilbao a Las Arenas había completado las obras de infraestructura y tendido de líneas, y el servicio pudo ser inaugurado el primero de julio de ese mismo año. Al año siguiente se presentó un proyecto independiente de ferrocarril, que continuaba la línea de Bilbao a Las Arenas hasta Algorta y Plentzia. Esta empresa no respondía a intereses vinculados directamente a las iniciativas urbanísticas de Getxo⁵⁹¹, sino que pretendía servir a la conexión con Bilbao de la creciente población de Algorta, y dar salida hacía Bilbao y Getxo a la producción agropecuaria de la zona rural que se extendía entre Berango y Plentzia⁵⁹². La puesta en explotación de la línea se realizó en 1893, y su vida autónoma fue muy corta.

Ambas compañías vieron desbordadas sus previsiones financieras, y pasaron por grandes dificultades que desembocarían en su temprana desaparición. En el caso del ferrocarril de Bilbao a Las Arenas la justificación de sus malos resultados parece encontrarse en la desafortunada situación de su estación de cabecera en Bilbao (alejada de los centros neurálgicos de la Villa y con un complicado acceso para los pasajeros) y, sobre todo, en la competencia entablada por el tráfico de pasajeros con la Compañía del Tranvía de Bilbao, que llegaba hasta Algorta, y con el ferrocarril y tranvía de la margen izquierda. Esta situación les forzaba a mantener tarifas muy reducidas por sus servicios⁵⁹³.

Finalmente, tanto la línea de Bilbao a Las Arenas como la de Las Arenas a Plentzia fueron adquiridas por una mayor, la Compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao, que inició la explotación conjunta en 1901. Los principales miembros del grupo empresarial que formaba esta compañía se integraron durante los años inmediatos en el desarrollo de iniciativas urbanísticas para el área servida por el nuevo ferrocarril de su propiedad. En concreto, los tres promotores del barrio de Neguri (1903) que era bordeado casi en su totalidad por la vía ferroviaria, participaban en el consejo de administración de los Ferrocarriles de Bilbao a Santander⁵⁹⁴.

⁵⁹¹ Eduardo Aguirre fue el mayor suscriptor particular de acciones, pero sólo representaba el 5% del total. A. M. ORMAECHEA, *Ferrocarriles en...*, op. cit., p. 737.

⁵⁹² M. O. MACÍAS MUÑOZ, *Ferrocarriles y ...*, op. cit., pp. 85-88.

⁵⁹³ Los detalles y justificación de los problemas financieros de estas compañías en A. ORMAECHEA, *Ferrocarriles en Euskadi ...*, op. cit., pp. 723-741; P. A. NOVO LÓPEZ, *La explotación de la ...*, op. cit., pp. 388-397, y «Los ferrocarriles de Bilbao ...», op. cit., pp. 45-90.

⁵⁹⁴ La Sociedad de Terrenos de Neguri, promotora del barrio, estaba compuesta por Enrique Aresti Torre (40%), Valentín Gorbeña Ayarragaray (40%) y José Isaac Amann Bulfy (20%). Enrique Aresti, conde de Aresti, fue vicepresidente (1894-1899), y presidente en 1900-1906 y 1911-1935 de la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, Valentín Gorbeña ocupó el cargo de director gerente entre 1894 y 1899, y José Isaac Amann el mismo puesto desde 1900 a 1919. A. M. ORMAECHEA, *Ferrocarriles en ...*, op. cit., pp. 789-790.

A partir de ese momento, las capacidades financieras de la nueva empresa propietaria permitió superar los problemas estructurales que aquejaban a la líneas a Las Arenas y Plentzia, consiguiendo rápidamente resultados satisfactorios⁵⁹⁵.

9.3. El tráfico de viajeros

Al finalizar el proceso de establecimiento de los enlaces ferroviarios y tranviarios, se había configurado una completa red que permitía la comunicación de los distintos núcleos urbanos y áreas recreativas de Getxo con Bilbao. La utilización efectiva de esos servicios, es decir, la evolución del movimiento de viajeros de los tranvías y ferrocarriles resulta muy difícil de discernir por la escasez de fuentes de información. A través de los datos de distintos orígenes recopilados por Pedro Novo hemos elaborado las tablas 9.1. y 9.2.⁵⁹⁶

TABLA 9.1.

Movimiento de viajeros del Tranvía a Algorta y los Tranvías a Algorta y Santurtzi (1896-1920)

Años	Línea Bilbao-Algorta	TEB*
1896	1.115.372	
1897	1.468.476	
1898	1.705.577	
1907	2.124.223	
1908	—	4.221.252
1909	—	4.488.136
1910	—	5.081.048
1911	—	5.343.721
1912	—	5.878.342
1915	—	6.910.246
1916	—	8.230.405
1917	—	9.460.491
1918	—	10.482.898
1919	—	10.382.651
1920	4.490.716	10.492.584

* Incluye los datos conjuntos de los Tranvías a Algorta y Santurtzi

Fuente: Elaboración propia a partir de Pedro Novo, obras citadas.

⁵⁹⁵ A. M. ORMAECHEA, *Ferrocarriles en ...*, op. cit., pp. 770-790.

⁵⁹⁶ P. A. NOVO LÓPEZ, «Los ferrocarriles de Bilbao ...», op. cit., pp. 45-90. y M. GONZÁLEZ PORTILLA, et al., *Bilbao en la formación ...*, op. cit., pp. 463-539. En estos trabajos Pedro Novo detalla sus fuentes, que proceden de las memorias de la compañías y distintas informaciones dispersas.

La fragmentación de los datos no permiten delimitar con precisión el movimiento total de pasajeros que tranvías y ferrocarriles transportaban a lo largo de la margen derecha de la ría. De cualquier forma, parece evidente que la competencia establecida entre ambos medios se resolvió a favor del tranvía, que en todos los años con cifras conocidas se situó muy por encima del ferrocarril.

TABLA 9.2

Movimiento de viajeros del Ferrocarril Bilbao a Las Arenas y Plentzia (1887-1910)

	1. ^a clase	%	2. ^a o 3. ^a clase	%	total
1887	31.031	10,78	256.772	89,22	287.803
1888	—	—	—	—	454.498
1889	—	—	—	—	479.603
1890	70.779	8,92	723.026	91,08	793.805
1891	70.585	8,68	742.440	91,32	813.025
1892	73.158	8,48	789.895	91,52	863.053
1893	60.906	7,05	802.976	92,95	863.882
1894	48.299	6,52	692.873	93,48	741.172
1895	40.615	6,34	600.223	93,66	640.838
1896	—	—	—	—	628.935
1897	—	—	—	—	484.756
1898	—	—	—	—	—
1899	—	—	—	—	—
1900	—	—	—	—	—
1901	153.057	17,95	699.767	82,05	852.824
1902	242.369	23,56	786.517	76,44	1.028.886
1903	252.779	21,75	909.514	78,25	1.162.293
1904	227.729	17,26	1.091.513	82,74	1.319.242
1905	290.657	19,69	1.185.269	80,31	1.475.926
1906	280.224	18,67	1.220.546	81,33	1.500.770
1907	280.875	18,15	1.267.051	81,85	1.547.926
1908	279.633	17,99	1.274.423	82,01	1.554.056
1909	280.096	18,48	1.235.917	81,52	1.516.013
1910	278.051	17,87	1.278.102	82,13	1.556.153

Fuente: Elaboración propia a partir de Pedro Novo, obras citadas.

Los años de crisis empresarial de la empresa del ferrocarril, desde 1894 a su desaparición en 1899, coincidieron con la electrificación del tranvía, y fueron aprovechados por éste para incrementar el volumen de viajeros transportados en más de un 50% en el plazo de dos años. En cambio, la gestión de la Compañía de los ferrocarriles de Santander a Bilbao, desde 1901, significó el inicio de un periodo de constante crecimiento del tráfico ferroviario a Las Arenas y Plentzia, que en menos de diez años prácticamente duplicaron las mejores cifras alcanzadas a principios de la década de 1890, superando el millón de viajeros movidos por primera vez en 1902.

TABLA 9.3.

Estacionalidad (%) del movimiento de viajeros del ferrocarril de Bilbao a Las Arenas

	Junio a Septiembre	Resto del año
1889	54,5	45,5
1890	—	—
1891	51,2	48,8
1892	51,2	48,8
1893	51,5	48,5
1894	—	—
1895	48,3	51,7

Fuente: Elaboración propia a partir de Pedro Novo, obras citadas

Los datos con que contamos especificando el montante mensual de viajeros en la línea del ferrocarril son muy limitados cronológicamente, ya que se reducen a algunos años del periodo 1889-1895. Sin embargo, nos ofrecen una visión de la distribución de los pasajeros a lo largo del año que demuestra la dependencia que la línea del ferrocarril a Las Arenas tenía respecto al tráfico veraniego. Es de suponer que una relación similar, en torno al 50% del volumen total de movimientos, se daría en la línea del tranvía durante estos mismos años.

Se trata de una cifra elocuente para evaluar el componente puramente estacional que tenían las urbanizaciones planteadas en Getxo antes de 1900, que coincide con la apreciación que planteamos en otro apartado sobre la desproporción entre la importancia de las iniciativas urbana y la extensión superficial afectada, frente al volumen de población efectivamente residente en el municipio.

Por otra parte, la argumentación utilizada al promover la suscripción para el ferrocarril en 1884, de que éste sería el preferido por las personas de re-

curso frente al tranvía, por la menor duración del viaje (que se reducía de 65 a 35 minutos) y la mayor comodidad del tren, parece que no se ajustó a la realidad⁵⁹⁷. La distribución por clases de los billetes expedidos en el ferrocarril manifiesta que durante la etapa inicial, los de primera representaban un porcentaje bastante reducido sobre el total. Paradójicamente, las transformaciones de la línea posteriores al cambio de gestión dieron la razón a los promotores iniciales. Desde 1901 a 1910, los datos disponibles sobre la proporción de billetes expedidos muestran un salto espectacular en los de primera clase, que tendían a utilizar en torno a un 20% de los viajeros totales de la línea.

Esta cifra concuerda con toda la serie de datos que nos están indicando el cambio experimentado por el espacio urbano de Getxo entre los años finales del siglo XIX y los primeros del siglo XX. Una de las claves que justifican la posibilidad de que esta transformación, consistente básicamente en la conversión del espacio urbano previo fundamentado en la residencia estacional a un espacio de residencia estable de la burguesía y clases medias bilbaínas, pudiera llevarse a cabo, fue la existencia de unos medios de transporte asentados y eficientes con anterioridad a 1900.

⁵⁹⁷ En la memoria descriptiva del proyecto de ferrocarril (1883) se enunciaba: «*El Tranvía, cuyos carruajes recorren la distancia entre Bilbao y Las Arenas en 65 minutos, tiene 14 kilómetros. Tanto tiempo invertido en tan reducido recorrido es poco compatible ni con las necesidades de una zona comercial ni con las exigencias de un camino de recreo y de lujo*». En este sentido, el trazado que inicialmente se había considerado para la nueva vía y que no llegó a ejecutarse, al llegar a Getxo atravesaba las calles del barrio de Santa Ana, Entraba por la calle Máximo Aguirre, y girando por la plaza, se dirigía por la calle Santa Ana hasta la calle Mayor, y de ahí, cortando en diagonal los terrenos del pinar de Urquizu (que de esta forma hubiese resultado el único propietario afectado por las expropiaciones) llegaba a Zugatzarte. La estación término se instalaba en esta avenida un poco más adelante del balneario. A.F.B., Administrativo, Ferrocarriles y Tranvías, Carp. 1621-12, Exp. 10.

La población: evolución y características

10.1. Evolución general de la población

El periodo histórico que arranca a mediados del siglo XIX se caracteriza en el plano demográfico por un ininterrumpido crecimiento de las cifras de población de la anteiglesia de Getxo. Este ascenso no fue uniforme, sino que vino marcado por distintas etapas, que en síntesis pueden reducirse a dos, separadas por la actividad de la segunda guerra carlista.

10.1.1. Población absoluta y estructura de edades

La época de finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX fue profundamente negativa para la población de Getxo, muy afectada por las alteraciones bélicas y la crisis del tradicional modelo económico de Vizcaya, en el que la anteiglesia se integraba principalmente a través de la actividad marítima y portuaria de los habitantes de Algorta. Los 1.538 habitantes registrados en el *Censo de Godoy* de 1797 se habían reducido hasta sólo 1.268 en el llamado *Censo Policía* de 1825, incluso por debajo de las cifras ofrecidas por el censo de 1768⁵⁹⁸.

A partir de 1825 se asiste a un suave y prolongado crecimiento hasta 1877. Al calcular la tasa de crecimiento anual acumulado entre esas dos fechas, el resultado es de 1,43% anual, una clara tendencia positiva, y la cifra absoluta de la población alcanzó las 2.651 personas en 1877.

⁵⁹⁸ En ese año Getxo tenía 1.391 habitantes. Pese a que puede achacarse este descenso tan acusado a una defectuosa elaboración del censo de 1825 esta fuente es comúnmente aceptada como bastante fiable por los investigadores en demografía histórica de Vizcaya. P. UNDA y A. ORTEGA BERRUGUETE, «El crecimiento de la población de Bilbao en el siglo XIX: ritmos, factores y comportamientos diferenciales», *Ernao*, n.º 1, 1985, pp. 165-213. Ver, pp. 170-179.

TABLA 10.1.
**Evolución de la población absoluta de Getxo
 (1825-1900)**

Años	Habitantes
1825	1.268
1857	2.079
1860	2.156
1877	2.651
1883	2.870
1887	3.649
1892	4.143
1897	5.211
1900	5.442

Fuente: Censos y Padrones de los años considerados

Toda esta parte central del siglo XIX las cifras de población resultantes corresponden a un municipio en crecimiento sostenido pero nada espectacular, aún justificado básicamente por el desarrollo de los modelos económicos tradicionales.

TABLA 10.2.
**Tasas de Crecimiento Anual de la población de Getxo
 (1825-1900)**

Periodos	Tasa de Crecimiento Anual (%)
1825-1857	1,56
1857-1877	1,22
1877-1887	3,25
1887-1900	3,12
1857-1900	2,26

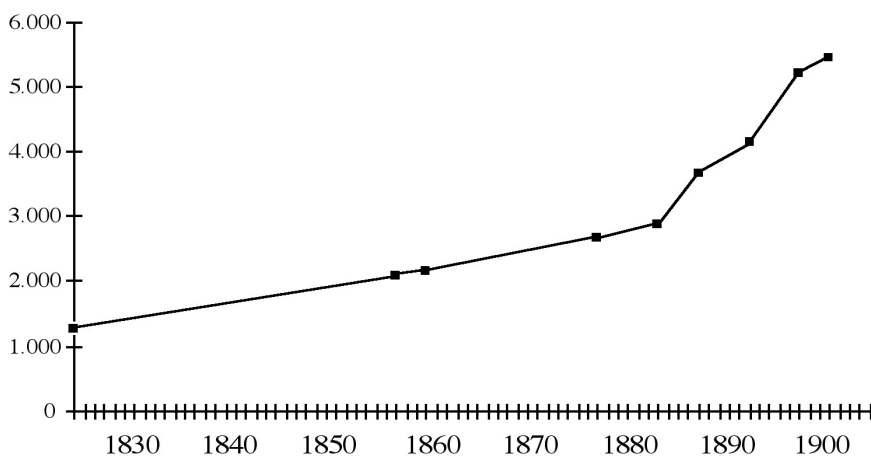
Fuente: Censos y Padrones de los años considerados

El cambio de esta tendencia comenzó a manifestarse a partir de 1877. Desde esa fecha y hasta el final del siglo XIX, el ritmo de crecimiento se incrementó hasta situarse ligeramente por encima del 3% anual. Se trató de una

brusca aceleración, que representa una peculiar manifestación del inicio de la influencia en el campo demográfico del crecimiento que en esos momentos se estaba produciendo en Bilbao y todos los municipios de sus alrededores y las orillas de la ría. Su peculiaridad estriba precisamente en que pese a tratarse de una tasa muy alta, resulta moderada si la comparamos con las cifras obtenidas en los demás núcleos del área de la ría de Bilbao durante esos años de explosión demográfica.

El conjunto del área de Bilbao y la Ría, que ya había sufrido una tasa de anual del 2% entre 1860 y 1877, creció entre 1877 y 1900 a razón de un 4,38% anual, destacándose el comportamiento de los municipios industriales de la margen izquierda de la Ría, con un 6,72% anual en ese periodo. En cambio, Getxo *sólo* llegó a una tasa media del 3,18%.

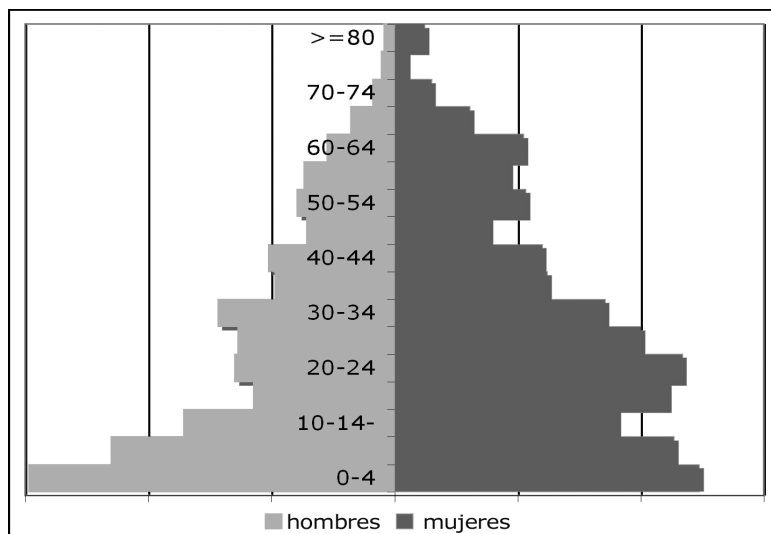
GRÁFICO 10.1.
 Evolución de la Población de Getxo (1825-1900)



Fuente: Elaboración propia a partir de los Censos y Padrones de los años considerados

Desde luego, en términos locales no dejó de significar una evidente ruptura respecto al periodo anterior, que se expresa con claridad en la curva representada en el gráfico 10.1., y que puede también localizarse en la representación resultante de las estructuras de edades del Padrón de 1884 y el Censo de 1900.

GRÁFICO 10.2.

Pirámide de la Población de Getxo en 1884

Fuente: Elaboración propia a partir de los Censos y Padrones de los años considerados.

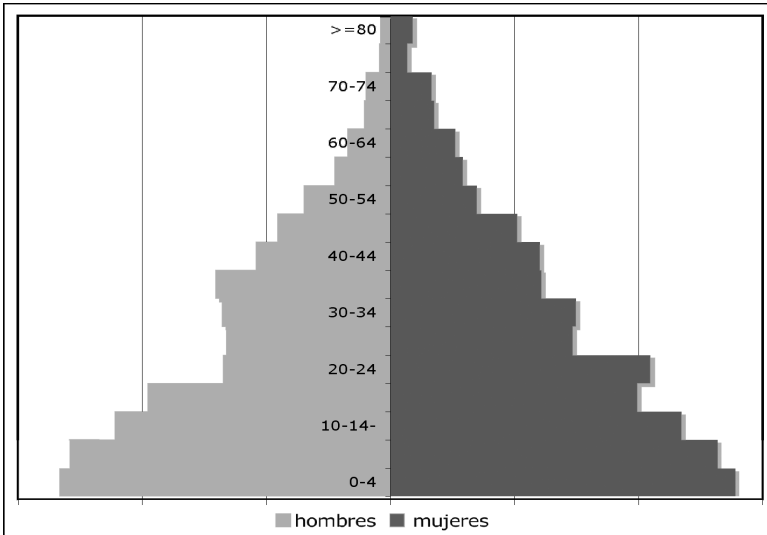
La pirámide que se extrae del padrón de 1884, pese a algunas irregularidades, manifiesta esa situación de expansión controlada y escasos desequilibrios entre los tramos de edades, propia de una población cuyo crecimiento se fundamentaba en factores de índole interno. La distorsión más clara corresponde al exceso de mujeres jóvenes, sobre todo de 16 a 25 años, que debe interpretarse vinculado al peso del servicio doméstico, concentrado en esos tramos de edad y sexo. Llama también la atención la amplísima base, propia de una población en expansión y muy joven.

Si consideramos los datos de estructura de la población por edades, reflejada en las pirámides de 1900 (gráficos 10.3. y 10.4.), apreciamos que el proceso de rejuvenecimiento de la población se había intensificado. Además, tendencias ya presentes en 1884, como el alto porcentajes de mujeres jóvenes (de diez a veinticuatro años) se hacen muy evidentes.

En Las Arenas, sobre una población totalmente nueva, los componentes vinculados a la juventud se extreman. La base es enorme, mientras los grupos de edades avanzadas tienen una representación mínima, casi marginal. Se puede apreciar perfectamente el salto en la representación que aparece en el grupo de hombres de 50-54 años, y el equivalente de mujeres de 45-49. Corresponde a los matrimonios veinticinco años antes, hacia 1875, que constituyeron la base del poblamiento inicial del nuevo barrio. Sus

GRÁFICO 10.3.

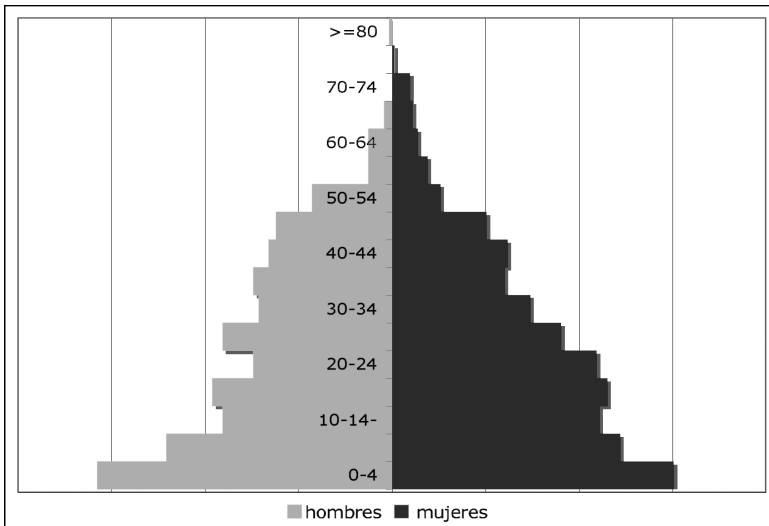
Pirámide de la Población de Getxo en 1900



Fuente: Elaboración propia a partir de los Censos y Padrones de los años considerados.

GRÁFICO 10.4.

Pirámide de la Población de Las Arenas en 1900



Fuente: Elaboración propia a partir de los Censos y Padrones de los años considerados.

hijos, que ya están en el centro de la pirámide. unidos a los nuevos aportes inmigratorios continuos, son los responsables de la altísima natalidad que alimenta la base de la pirámide.

No hay duda de que el crecimiento de las cifras de población, y el propio rejuvenecimiento manifestado en las pirámides de 1900, fue fundamentalmente producido por la llegada de aportes inmigratorios a la Anteiglesia. De las 2.791 personas en que se incrementó el censo de Getxo entre 1877 y 1900 aproximadamente un 61% se debe justificar en la inmigración, que arrojó un saldo positivo de 1.727 habitantes en esos años⁵⁹⁹.

10.1.2. Origen de la población

Este último dato se ratifica plenamente al considerar el lugar de procedencia de la población reseñada en los padrones. En este caso, a lo largo del siglo XIX se manifestó un continuo incremento de los residentes en Getxo que no eran nativos de la propia Anteiglesia. En 1825 esa cifra era insignificante, ya que tres cuartas partes de la población era natural de Getxo y el resto procedía mayoritariamente de la misma Vizcaya, sobre todo de los municipios limítrofes y cercanos al propio Getxo.

TABLA 10.3A.
**Lugar de procedencia de la población de Getxo
en 1825, 1884 y 1900 (%)**

	1825	1884	1901
Getxo	75,7	62,2	52,3
Vizcaya	22,5	31,6	27,2
Resto País Vasco y Navarra	1,0	2,7	5,2
España	0,6	2,8	13,1
Extranjero	0,2	0,6	2,1

⁵⁹⁹ Esta cifra la extraemos de los datos sobre natalidad y mortalidad entre 1860 y 1900 que se incluyen en: M. ISPIZUA URIBARRI, *Expansión urbanística y demográfica en el municipio de Getxo (1850-1900)*, Facultad de Ciencias Políticas y Sociología. Universidad de Deusto, 1986, pp. 125-154. Durante los mismos años se mantuvo simultáneamente un flujo migratorio de hombres jóvenes de Getxo, que se dirigían a América, y fundamentalmente a la colonia de isla de Cuba, evaluado según distintas fuentes municipales sólo de los años 1877-1880 y 1884 en 42 personas. A.H.M.G., Carp. 15, N.2 y Carp. 31, N.21.

TABLA 10.3B.

**Desglose de los municipios vizcaínos (excepto el propio Getxo)
de donde procedía la población de Getxo
en 1825, 1884 y 1901 (%)**

Zonas	1825	1884	1901
Limítrofes	42,7	24,8	17,2
Cercanos	31,0	35,5	28,4
Área de Bilbao y la Ría	11,0	18,5	27,8
Resto Vizcaya	15,3	21,2	26,3

Limítrofes: Leioa, Berango y Sopelana

Cercanos: Erandio, Laukiniz, Maruri, Gatika, Gorniz, Plentzia, Barrika, y Urduliz

Fuente: Elaboración propia a partir de los Censos y Padrones de los años considerados.

En el Padrón de 1884 se había producido un ligero deslizamiento de los porcentajes, aunque la tónica dominante seguía siendo el dominio de la población nativa del propio Getxo y el resto de Vizcaya, que sumaban el 94% del total. Sin embargo, es muy significativo el descenso porcentual de los habitantes provenientes de los municipios limítrofes, que se habían reducido a la mitad, ampliándose sustancialmente ya los que habían nacido en localidades del área de Bilbao y la ría.

Por último, los datos de 1901 manifiestan la profunda transformación que ha sucedido en los setenta y cinco años que separan esas cifras de las de 1825. En ese momento únicamente algo más de la mitad de la población empadronada había nacido en Getxo. Aunque los provenientes de Vizcaya y el resto del País Vasco mantenían unas cifras elevadas, los datos más llamativos eran el fortísimo incremento de los naturales del resto de España, que ascendían ya a un 15% de los habitantes de Getxo.

El otro dato más destacado es que entre los provenientes de Vizcaya, un cuarto del total de la población, habían descendido significativamente los nativos de los municipios limítrofes y cercanos, para pasar a ocupar las primeras posiciones las áreas de Bilbao, la Ría y el resto de Vizcaya. Por concretar más este dato, tres cuartas partes de los que venían de la zona de Bilbao y la Ría eran del propio Bilbao, que por lo tanto, aparecía como el lugar de nacimiento del 5% de la población total de Getxo.

10.1.3. *Cambios en la distribución interna*

Analizando el comportamiento manifestado por la evolución del número de habitantes de cada una de las tres grandes zonas en que se dividía el municipio de Getxo, es decir, Andramari, Algorta y Las Arenas, observamos que representan desde otra perspectiva el mismo proceso diferencial entre los años centrales del siglo XIX y el último cuarto de la centuria.

TABLA 10.4A.

Evolución de la población de las distintas zonas de Getxo (1825-1900)

	Total	Andramari		Algorta		Las Arenas	
		Población	(1)	Población	(1)	Población	(1)
1825	1.268	394	31,1	851	67,1	23	1,8
1860	2.156	698	32,4	1.422	65,9	36	1,7
1900	5.442	972	17,9	3.059	56,2	1.411	25,9

TABLA 10.4B.

Tasas de crecimiento anual de la población (%) por zonas de Getxo (1825-1900)

	Andramari	Algorta	Las Arenas	Total
1825-1860	1,6	1,5	1,3	1,5
1860-1900	0,8	1,9	9,6	2,3
1825-1900	1,2	1,7	5,6	2,0

(1) Porcentaje que representa sobre el total de la población del municipio en el año correspondiente

Fuente: Elaboración propia a partir de los Censos y Padrones.

Hasta 1860 el reparto de los efectivos humanos en el municipio de Getxo seguía a grandes líneas el que venía siendo tradicional desde la segunda mitad del siglo XVIII. La zona de Las Arenas estaba prácticamente despoblada y el grueso de la población localizado en Algorta. El rápido crecimiento del área de Algorta durante todo el setecientos le había llevado a romper la secular primacía poblacional del núcleo agrario de Andramari, que había constituido el centro de la Anteiglesia hasta entonces.

La posición alcanzada a fines del siglo XVIII se consolidó y estabilizó durante los dos primeros tercios del siglo XIX⁶⁰⁰. Algorta agrupaba aproximadamente dos tercios de los habitantes y Andramari el resto. Esta situación se corresponde con la época de suave crecimiento poblacional, que se expresa en el hecho de que en realidad entre 1825 y 1860 el núcleo rural de Andramari estuvo creciendo a un ritmo ligeramente superior al de Algorta.

La ruptura del último cuarto del siglo XIX no tuvo lugar en Andramari, que sólo consiguió un modesto incremento poblacional, y redujo su participación en el conjunto del municipio hasta menos de un quinto. Tampoco es

⁶⁰⁰ Una visión general de la evolución y las características de la población de Getxo durante los siglos XVII y XVIII en J. M. BEASCOECHEA GANGOITI, *Getxo...*, op. cit., pp. 33-61.

significativa en Algorta, pese a las ganancias del área de Alangoeta, y a que duplicó su población entre 1860 y 1900 por medio de una tasa cercana al 2% de crecimiento anual. El protagonismo se localizó en Las Arenas, que de la nada llegó a una respetable cifra de 1.411 personas, que representaba ya cerca del 26% del total. Para ello, y aunque el dato este mediatizado por el bajísimo nivel inicial, tuvo que soportar una explosiva tasa de crecimiento anual de la población del 9,6% entre 1860 y 1900, cercana a la de los municipios de la zona minera de la Ría durante el periodo de máxima industrialización que fue de 1877 a 1887.

TABLA 10.5.

Reparto territorial de la densidad de la población en Getxo entre 1825 y 1900 (Habitantes por kilómetro cuadrado)

Años	Andramari	Algorta	Las Arenas	Total
1825	66	213	14	109
1860	116	356	23	186
1900	162	765	882	469

Fuente: Elaboración propia a partir de los Censos y Padrones.

La situación resultante a la altura de 1900 venía marcada por la creciente marginalidad de Andramari respecto a los procesos de cambio en la estructura de la población que estaban teniendo lugar en los núcleos urbanos del municipio. Los núcleos de Algorta y Las Arenas habían consolidado independientemente sus respectivas posiciones demográficas y alcanzaban densidades de población en torno a 800 habitantes por kilómetro cuadrado, que comenzaban a ser representativas de su aún incipiente categoría urbana.

El tipo de urbanización de Getxo fue rápido y masivo, pero el modelo desarrollado significaba inicialmente el asentamiento de volúmenes reducidos de población respecto al espacio efectivamente urbanizado. Por una parte, dominaba el modelo de residencia ajardinada, que consumía muchos más espacio que el habitual en un núcleo urbano convencional, edificado por medio de manzanas compactas en altura. Además, el componente estacional de las urbanizaciones practicadas hacía que las casas sólo se ocuparan durante el verano o cortas estancias vacacionales, y que sus habitantes no quedaran incluidos en los censos de Getxo.

De esta forma, aunque las tasas de incremento de la población fueron realmente significativas a lo largo de todo el cuarto final del siglo XIX, se encontraban mediatizadas por el escaso volumen de partida, que hacía que cualquier

incremento diera lugar a tasas muy elevadas. Así, la propia mecánica seguida en la parcelación y promoción territorial, ya aclarada con anterioridad, provocaba que se produjeran grandes discontinuidades en el asentamiento de la población y en la conformación de los distintos núcleos urbanos.

En torno a 1900, Las Arenas se reducía al espacio en torno a la calle Mayor y las vías adyacentes hacia Santa Ana y la playa. Desde la ermita de Santa Ana a la vega de Lamiako en Leioa las construcciones se hacía muy raras hasta casi desaparecer. Al otro lado de las vías del ferrocarril en Romo sólo se levantaba una docena de edificios industriales y semirurales, y a partir del núcleo de Las Mercedes las casas de campo que únicamente se ocupaban durante el verano salteaban el espacio entre Zugatzarte y el Muelle, circundadas de amplios vallados de propiedades de pinares prácticamente silvestres, que esperaban un mejor momento para su conversión en solares.

Así, terminadas las últimas casas de Las Arenas había más de un kilómetro vacío hasta encontrar las primeras de Alangoeta, puesto que sobre La Avanzada y la zona de Atxekolandeta sólo se levantaba media docena de villas dispersas. La misma Algorta traspasado el área de la plaza de San Nicolás y la franja alargada en dirección Norte-Sur de Alangoeta, devenía pronto en un territorio cuasi-rural, donde las casas alternaban con huertas y espacios de aprovechamiento agrícola y ganadero.

Esta situación se vería profundamente modificada a partir de los primeros años, cuando un nuevo impulso urbanizador comenzó a ocupar estos espacios vacantes, hasta su casi completa colmatación antes de 1930. Pero mientras tanto, los datos disponibles, que reflejan sólo los que realmente residen todo el año, no reflejan la imagen que la potente ocupación territorial y el ritmo de urbanización y edificación (que veremos más adelante) hacía esperar.

10.2. Realidad socio-profesional

Con el fin de colocar en evidencia esa distorsión entre ocupación espacial, sobre todo en su componente social, y la población real, tan característica de las localidades estacionales como era Getxo a la altura de 1900, podemos recuperar los datos de los padrones, pero fijándonos en las declaraciones de actividad o profesión.

En este caso, el interés se centra en analizar la situación que estas fuentes demográficas presentan de la composición social de los habitantes reales, ya que los demás, los dueños de las casas y los terrenos, y los asiduos del balneario y sus servicios, aún sólo pasaban una pequeña parte del año en Getxo, y continuaban registrados en su lugar de vivienda habitual, fundamentalmente Bilbao.

De cualquier forma, los residentes en Getxo formaban ya una muy compleja sociedad a fines del siglo XIX, en la que las diferencias espaciales entre sus principales barrios (Andramari, Algorta y Las Arenas) eran evidentes. El

lugar donde se habían concentrado los cambios, la llegada de nueva población, y era más extrema la diferenciación estacional era sin duda Las Arenas. Por ello, nos hemos ceñido en los datos de esa zona, que deben resultar los más representativos.

De los casi mil quinientos habitantes de Las Arenas en el año 1900 hemos recogido a los cabezas de familia presentes, concretamente trescientos dieciséis, y con sus datos se ha formado la tabla 10.6.⁶⁰¹

TABLA 10.6.

División socio profesional por cabezas de familia: Las Arenas 1900

	num. hogares	%	% hogares con servicio	Num. serv. por hogar
Elite	12	3,8	75,0	1,4
Profesionales	26	8,2	30,8	0,4
Empleados	38	12,0	31,6	0,5
Oficios	91	28,8	9,9	0,1
No cualificados	103	32,6	4,9	0
Otros	46	14,6	17,4	0,2
Total	316	100	16,1	0,2

Fuente: Elaboración propia a partir del Padrón de Población.

Como era de esperar, durante la época de la población estacional el espacio urbano en Las Arenas estaba ocupado por viviendas y servicios para la burguesía, pero éstos sólo hacían uso de ellas durante una época corta, el verano. Así, los auténticos residentes permanentes respondían a otra realidad muy distinta. Como vemos en la tabla 10.6., el padrón de Las Arenas en 1900 presentaba un componente mayoritariamente *popular*, con un número relativamente reducido de hogares de elite y de servicio doméstico asociado. Ese 3,8% es una cifra poco significativa, que se situaría en una posición de concentración intermedia en un medio urbano⁶⁰². Lo mismo puede decirse de los grupos definidos como

⁶⁰¹ No refleja por tanto la totalidad de la población activa, sino sólo al grupo de los cabezas de familia. A partir de ellos, se han realizado diversos ajustes para afinar la asignación socio profesional, ya que un gran número de declaraciones encierran un gran falta de precisión. Se trata de una transposición de la metodología planteada en J. L. OYÓN, *Barcelona 1930: un atlas social*, Edicions UPC, Barcelona, 2001. Las consideraciones metodológicas y la base de la organización de grupos realizada en pp. 9-21.

⁶⁰² Concretamente, coincide casi con exactitud con la media de ese grupo que José Luis Oyón encuentra en el conjunto de la ciudad de Barcelona en 1930.: J. L. OYÓN, *Barcelona 1930: un atlas social...*, op. cit., pp. 16-17.

profesionales, en este caso compuesto fundamentalmente por marinos y profesores, y muy por detrás los vinculados al derecho o el comercio.

Los empleados, que incluye los dependientes, oficinistas y los relacionados con la administración y el pequeño comercio, tenían una posición intermedia, y compartían características acomodadas, como que casi un tercio de ellos contaban con servicio doméstico, el mismo porcentaje que los profesionales.

Sin embargo, lo dominante y característico de este momento era la enorme presencia de los trabajadores de los oficios artesanales, casi un 29% de los hogares. Lógicamente, la mayoría estaban vinculados a los negocios locales: la construcción (eran abrumadores los contratistas, carpinteros, canteros, albañiles, herreros...), la pequeña industria (ferrocarril, talleres), y los servicios turísticos (fondistas). Aquí estaba el componente clave de la composición social de Las Arenas en la época de la población estacional.

Con menor presencia, ya que no se trataba de una zona industrial u obrera, se encuentra el grupo de los no cualificados, formados por las cuadrillas de las pequeñas empresas de la construcción residencial, los trabajadores de los servicios turísticos (bañeros, servicio de las casas de huéspedes) y, significativamente, los dedicados al mantenimiento de las villas durante el invierno: jardineros, guardas, y chóferes.

A modo de comparación con la nueva realidad social que sustituirá a esta una vez que los propietarios de las residencias y sus familias comiencen a trasladar su residencia definitiva muy poco después, básicamente a partir de 1905-10, he recogido los datos realizados con la misma metodología para la población del barrio de Neguri en el año 1925⁶⁰³.

TABLA 10.7.

División socio profesional por cabezas de familia: Neguri 1925

	num. hogares	%	% hogares con servicio	Num. serv. por hogar
Elite	32	43,8	96,9	4,2
Profesionales	6	8,2	83,3	2,2
Empleados	8	11,0	0	0
Oficios	4	5,5	0	0
No cualificados	14	19,2	0	0
Otros	9	12,3	55,6	3,0
Total	73	100	56,2	3,8

Fuente: Elaboración propia a partir del Padrón de Población

⁶⁰³ La tabla proviene de un trabajo previo: J. M. BEASCOECHEA GANGOITI «La ciudad segregada...», *op. cit.*, pp. 273-276.

Estos datos del barrio de Neguri en 1925, muestran ya una realidad totalmente distinta. El peso de los grupos de elite era abrumador, unido a una presencia masiva del servicio doméstico. Neguri era una manifestación de un nuevo modelos de organización social del espacio que se generaliza desde 1905-10 por una gran parte de Getxo: Las Arenas, Santa Ana, Zugatzarte, El Pinar, Lertegi, Atxekolandeta, Aiboa, o la avenida Basagoiti.

Un espacio cerrado, exclusivo y limitado, en lo que lo público y lo privado se confunden y se integran plenamente. Un espacio cuyas bases estaban puestas a través del desarrollo turístico y urbanístico antes de 1900, pero que sólo se desarrollaron ya entrado el siglo xx.

La ciudad construida: vivienda y arquitectura

11.1. Patrimonio arquitectónico previo de Getxo

La estructuración económica y social de Getxo hasta el siglo XIX, basada en la trilogía agricultura-ganadería-actividades marítimas, no permitió la generación de excedentes invertibles en la confección de obras artísticas de envergadura. Partiendo de estas premisas, el conjunto de «monumentos» que han llegado a nuestros días es bastante reducido y parcial, al tratarse mayoritariamente de edificios religiosos.

El principal de todos ellos es la Iglesia de Santa Maria, seguramente tan antiguo como la propia anteiglesia, aunque de la primitiva construcción únicamente se conservan restos sueltos de estilo románico, y fechados en la segunda mitad del siglo XII. Sobre la construcción original se realizaron distintas reformas durante el siglo XVII, y una reconstrucción total, la iglesia actual, encargada al maestro Juan de Borda en 1736 y finalizada en 1745. Se trata de un edificio de cruz latina, nave única con bóveda tabicada de lunetos y ábside ochavado, realizada en mampostería y sillar (esquinales, vanos, puerta, torre). La torre de dos cuerpos adopta la característica disposición de torre-pórtico vasca, abierta en vanos de medio punto. El superior forma un campanario ochavado con cúpula semicircular y remate en pináculo ahuesado. Todo ello la definen como un típico ejemplar del barroco vizcaíno de mediados del siglo XVIII.

De menor interés son las distintas ermitas que han llegado a nuestros días: la del Ángel de la Guarda (fecha antes de 1649), Santa Columba de Rotaeche (siglo XVI), y San Nicolás. Junto a los edificios religiosos en esta época sólo se pueden reseñar dos obras civiles de muy distinto carácter: el Castillo del Príncipe y el molino de Aixerrota.

El Castillo del Príncipe es un interesante ejemplo del siglo XVIII, único de esa centuria conservado aceptablemente en Vizcaya. Su origen está en las línea

de fortines y baterías dispuestos desde el siglo XVI para la defensa del tráfico comercial del Abra. Con distintas variaciones a lo largo del tiempo, en Getxo llegaron a asentarse cuatro de esas fortificaciones: además de éste, los Fortines de San Ignacio en Usategui, Arrigunaga y Punta Begoña en Arriluce.

La construcción definitiva del Castillo data de 1740, cuando la Diputación lo encargó al ingeniero Jaime Sycre. Representa el nuevo concepto de fortificaciones que nacen ante el empleo masivo de la artillería desde el siglo XVI: sin torres, muros bajos, planta poligonal y taludes. La monumentalidad se concentra en el acceso, bajo arco escarzano que forma bóveda abocinada. En el centro se alza una torre de factura posterior (1791), destinada inicialmente a señales y luego a faro.

El molino de Aixerrota fue realizado entre 1726 y 1727. Tanto éste como el de Archanda y el de Ispaster se levantan en los mismos años, circunstancia que se suele explicar por los efectos de una prolongada sequía que afectó a Vizcaya a principios del Setecientos. Esa especificidad justifica su temprano desuso, definitivo desde 1787. Arquitectónicamente es de forma troncocónica, realizado mayoritariamente en mampostería, y pertenece al tipo de torre, con eje horizontal, que solían tener cubierta giratoria manipulable desde el exterior.

Partiendo de iniciativas que hunden sus raíces en el Algorta tradicional y la iniciativa local, se levanta a mediados del siglo XIX el conjunto de la plaza de San Nicolás en Algorta que, estilísticamente, responde al neoclásico tardío.

Cronológicamente se inicia con La Iglesia de San Nicolás de Bari, realizada entre 1854 y 1863 para sustituir a la antigua ermita del puerto. El arquitecto Lorenzo Francisco de Moñiz diseñó un edificio de planta rectangular y ábside, con tres naves de cinco tramos y distintas alturas. Presenta bóvedas de cañón y lunetos. El elemento más destacado es el acceso principal, adelantado con intención urbana hacia la avenida Basagoiti, y coronado sobre su eje con una espadaña en dos cuerpos.

A la cabecera del templo se articula la plaza, definida por Juan Antonio de Menchaca en 1868, y se levanta la antigua Casa Consistorial, realizada por Francisco Ciriaco Menchaca (1879-81). De planta rectangular y dos pisos: el bajo para pórtico corrido en sillar, y el alto de líneas muy sencillas con alternancia de balcones. El cuerpo central se remata en altura con un gran frontón.

11.2. Construcción residencial durante la segunda mitad del siglo XIX

A partir de mediados del siglo XIX, el proceso de transformación que tiene lugar en el espacio de Getxo, tiene también su traslación a la progresiva construcción de edificios residenciales de muy diversos tipos. No resulta sencillo, por las dificultades de las fuentes existentes para el periodo anterior a 1900,

establecer un conocimiento preciso de la construcción, sus características y ritmos.

Por medio de la combinación de licencias de obra⁶⁰⁴, cuando comienzan a existir, con datos provenientes del Registro Territorial, distintos expedientes municipales, y otras fuentes dispersas, hemos practicado un acercamiento a las cifras de los edificios de nueva planta levantados en Getxo entre 1860 y 1900. El resultado, organizado por quinquenios y referido a las tipología básicas se refleja en la tabla 11.1.

TABLA 11.1.

Evolución quinquenal de la construcción de edificios de nueva planta por tipologías en Getxo (1860-1900)

Periodos	Edif. Rústicos /otros	%	Chalés-villas	%	Edif. Vecindad	%	Total
1860-64	0	0,0	7	77,8	2	22,2	9
1865-69	1	6,3	5	31,3	10	62,5	16
1870-74	0	0,0	2	33,3	4	66,7	6
1875-79	1	3,2	17	54,8	13	41,9	31
1880-84	1	4,8	7	33,3	13	61,9	21
1885-89	2	3,5	29	50,9	26	45,6	57
1890-94	1	2,2	9	19,6	36	78,3	46
1895-99	7	23,3	13	43,3	10	33,3	30
1860-1900	13	6,0	89	41,2	114	52,8	216

Fuente: Elaboración propia a partir de Licencias de Obra del A.H.M.G. y el Registro Territorial.

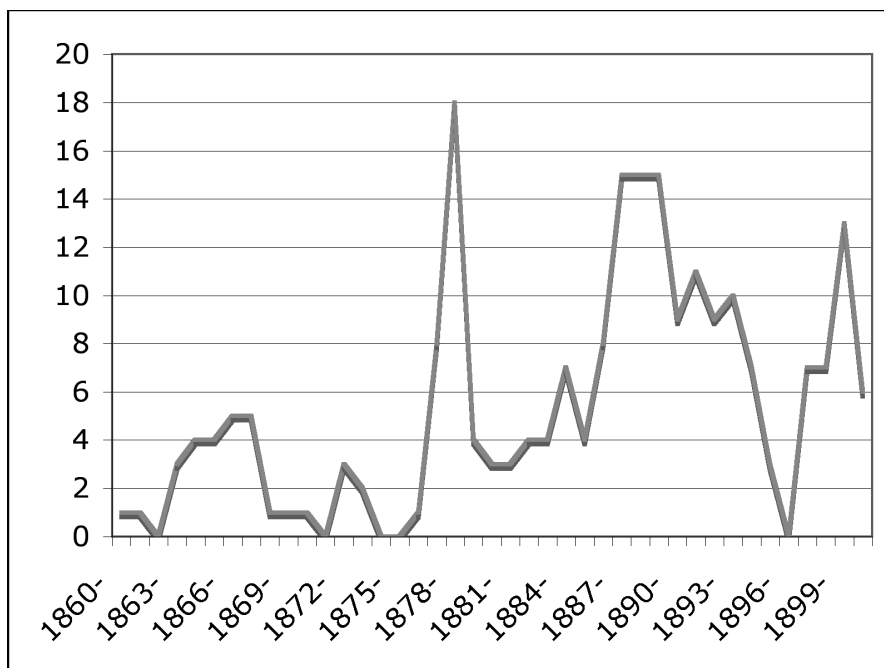
El resultado es poco más de doscientas edificaciones a lo largo de estos cuarenta años, es decir, unas cinco por año. El ritmo marcado fue muy desigual. Durante los primeros años el número de edificios levantados fue bastante reducido y desigual, con abundantes parones. El más importante fue la Guerra Carlista, que detuvo toda la actividad constructora durante varios años.

Sin embargo, al finalizar la guerra los proyectos retenidos, unido a la coyuntura alcista de la economía y de desarrollo del modelo turístico local, lleva a una auténtico boom de la construcción. Esto último se aprecia mejor en las cifras anuales de Gráfico 11.1.

⁶⁰⁴ En Getxo las licencias de obra comienzan a aparecer hasta principios de la década de 1880, pero sólo se generalizan y hacen sistemáticas alrededor de 1888.

GRAFICO 11.1.

Evolución anual de la construcción de edificios de nueva planta en Getxo (1860-1900)



Fuente: la misma que la de la tabla 11.1.

A partir de la década de 1880, la situación se normaliza con una tendencia ascendente muy clara hasta 1895, en que vuelve a manifestarse un retraimiento de las cifras. Así, más del 60% de las construcciones totales se registraron durante los últimos quince años del periodo.

En cuanto a las tipologías empleadas, destaca la amplísima presencia de la vivienda unifamiliar, en sus distintas variantes de mansión, casa de campo, villa o chalé. A lo largo del periodo considerado más del 40% del total de los nuevos edificios localizados fueron de este tipo. Incluso, encontramos algunos momentos, como los periodos 1875-79 y 1885-89, en que las viviendas unifamiliares fueron mayoritarias.

Representa una clara manifestación de las especificidades del modelo residencial, claramente orientado a la residencia estacional para el mundo burgués acomodado planteado en esa época en Getxo, y que tuvo su reflejo más directo en el campo de la arquitectura.

11.3. Tipología de las viviendas burguesas ⁶⁰⁵

Arquitectónica y tipológicamente son varias las categorías que se pueden catalogar las obras desarrolladas en Getxo durante el periodo que se inicia a mediados del siglo XIX. Estas tipologías fueron sufriendo variaciones con el paso del tiempo y de acuerdo a los variables hábitos y necesidades sociales⁶⁰⁶.

En conjunto, se pueden sintetizar en: grandes villas ajardinadas, casas unifamiliares de tipo medio, y casas de vecindad burguesas, junto a adecuaciones de casas tradicionales a los parámetros del gusto burgués. Estas tipologías fueron sufriendo variaciones con el paso del tiempo y de acuerdo a los variables hábitos y necesidades sociales. Así, veremos como se va imponiendo paulatinamente el modelo más evolucionado del chalé, similar al que hoy conocemos, las villas van convirtiéndose en mansiones y se plantea —aunque no sea ese el caso dominante de Getxo— el problema de la vivienda obrera .

En primer lugar, convendría detenerse un momento para señalar los criterios que definen cada uno de los grupos de la clasificación. Partiendo siempre de la cronología y ritmos propios de la anteiglesia de Getxo, que no siempre tienen que coincidir estrictamente con lo que sucede en otros lugares, debemos tener en cuenta que en el último cuarto del siglo XIX se va a asistir al desarrollo y aplicación a gran escala de dos modelos tipológicos principales.

El primero, el modelo de villa ajardinada, vino a responder al deseo de diferenciación social y económica del grupo que salió triunfante del proceso de desarrollo económico propiciado por la Revolución Industrial de Vizcaya, a fines del siglo XIX. Este grupo social llevó hasta las últimas consecuencias la segregación funcional y social del espacio urbanizado, concentrando sus residencias en una zona específica. De esta forma, no solo la arquitectura se concibe como un escaparate del éxito y prestigio social, sino que el conjunto del ámbito urbanizado se transforma en modelo paradigmático del poder de una clase. Los arquitectos de la época vuelven sus ojos a Europa, en busca de

⁶⁰⁵ Algunas partes de este capítulo se han publicado recientemente en una versión reducida, aunque inserta en un contexto cronológico más amplio: J. M. BEASCOECHEA GANGOITI «Castillos en la Ría de Bilbao. Vivienda y burguesía (1860-1930)», en J. M. BEASCOECHEA GANGOITI, M. GONZÁLEZ PORTILLA y P. NOVO LÓPEZ (eds.), *La ciudad contemporánea, espacio y sociedad*, Universidad País Vasco/Univ. Puebla, Bilbao, 2006, pp. 427-456.

⁶⁰⁶ Un contexto más general sobre las tipologías dominantes en la época en R. MAS HERNÁNDEZ, «Tipos de viviendas en el Ensanche Nordeste de Madrid». *Estudios Geográficos*, XXXIX 152, 1978, pp. 307-346.; y, C. DIEZ DE BALDEÓN, *Arquitectura y clases sociales en el Madrid del siglo XIX*. Siglo XXI, Madrid, 1987. El caso de Bilbao se encuentra desarrollado en M. GONZÁLEZ PORTILLA (Dir.), *et al.*, *Bilbao en la formación...*, *op. cit.*, pp. 321-460, y N. BASURTO FERRO, *Los maestros de obra en la construcción de la ciudad*, Bilbao, 1999. Específicamente sobre la vivienda burguesa: G. PÉREZ DE LA PEÑA, «La casa burguesa». En *Itxea*, Diputación de Bizkaia, Bilbao, 2002, pp. 114-129.

nuevas pautas constructivas. Desde luego, el referente que buscan en Europa será el desarrollado por las burguesías de las sociedades ya industrializadas. En particular, el de la francesa del Segundo Imperio, ya que las influencias de origen británico no se consolidan aquí hasta principios de siglo xx.

El modelo finalmente adoptado se concreta en un edificio de desarrollo vertical rodeado de jardines, que nunca llegan a alcanzar un gran espacio. Dada su condición de «escaparate», los arquitectos tienden a concentrar una recargada nómina de elementos decorativos en aquellas fachadas más expuestas al posible «espectador». El carácter unifamiliar de estas viviendas y los requerimientos de la vida social de la época imponen el crecimiento y especialización de algunas zonas internas. Se trata de todo el grupo de las «estancias sociales» o «de recibo» (gabinete, sala, comedor...), algunas de las cuales se importan directamente con su denominación desde el extranjero (boudoir, fumoir, office, hall, nursery, serre...), que van expulsando hacia otras plantas a dormitorios y dependencias del servicio. Se establece una estrechísima relación entre poder económico y riqueza decorativa, dándose casos de barroquismo desproporcionado, en los que la imagen externa llega a imponerse sobre el propio ámbito constructivo.

Por lo menos hasta la Guerra Civil, la casa unifamiliar, de la gran mansión al discreto chalé, representa la máxima manifestación del deseo de diferenciación social burgués. La búsqueda prioritaria de un cierto concepto de *confort* lleva a la demanda masiva de viviendas unifamiliares e individualizadas. Pese a que las variaciones estilísticas parecen enormes entre las villas eclécticas, y las mansiones y chalés de los años veinte y treinta, las diferencias fundamentales se limitaban al espacio de la fachada, mientras que la distribución interna de la vivienda se mantiene conforme a un esquema uniforme adaptando, eso sí, distintas variaciones acordes a los nuevos usos sociales, y el influjo del modelo británico de organización interna.

Lo más habitual era la presencia de un claro eje longitudinal (acceso-vestíbulo-hall-tramo de escaleras) con el hall como elemento centralizador. El espacio interno cristaliza en la conocida segregación en tres áreas bien diferenciadas, incluso físicamente: las estancias sociales o «de recibo» en las zonas delanteras, los dormitorios en los pisos superiores, finalmente, las dependencias de servicio quedan relegadas a la trasera o sótanos, normalmente con acceso independiente.

Junto a la villa ajardinada, la casa burguesa de vecindad fue el otro gran modelo arquitectónico desde los tiempos del eclecticismo. Su expansión vendrá determinada por el crecimiento demográfico y el desarrollo de las clases medias en la sociedad industrial. En Getxo esta tipología encuentra su espacio más adecuado dentro del proceso de urbanización de Las Arenas, tras la primera época de residencia estival. Aunque existen ejemplos coetáneos en la zona de Alangoeta, no dejan de presentarse diferencias notables entre una y otra zona, en cuanto a la altura edificada, riqueza de materiales, repertorios decorativos y, sobre todo, por causa de la distinta organización de los solares.

En efecto, mientras en Alangoeta la casa de vecindad se suele levantar sobre manzanas de escasa superficie, y se le dota normalmente de cuatro fachadas exteriores, lo que las emparenta al concepto de villa, las de Las Arenas parten, salvo excepciones, de la adaptación a un sistema ortogonal de grandes manzanas compactas, subdivididas en solares. Esto conlleva la disposición de patios interiores y lados ciegos, con la consiguiente segregación de los espacios internos.

En cuanto a sus principales características, podríamos señalar la cohabitación de funciones comerciales (bajos) y residenciales en los edificios; la manifestación de la jerarquía social mediante la graduación selectiva del repertorio decorativo según los pisos; y la traslación al exterior de la relevancia de ciertas estancias (por ejemplo comedores, salas o dormitorios principales) a través de elementos como los balcones, grandes vanos y, sobre todo, miradores y pabellones. Estos dos últimos constituyen los elementos más significativos de la arquitectura de la época, unidos a otros como buhardillas, óculos, vanos moldurados, cenefas, pilastras..., todos ellos dentro de un estricto juego de simetría y equilibrio que marca la constante del momento.

11.4. El desarrollo estilístico

11.4.1. *El Eclecticismo: Villas y casas de campo*

Durante las décadas finales del siglo XIX el eclecticismo, en sus múltiples variantes —«neos» e «ismos»— y un acentuado carácter historicista domina el panorama internacional. Sobre la base del romanticismo, llenaban el vacío provocado por la crisis del neoclasicismo como lenguaje arquitectónico universalmente aceptado.

En líneas generales, los eclecticismos de origen francés, Segundo Imperio y las «Beaux Arts», constituyen los modelos por excelencia hasta la irrupción de los estilos de cuño británico con el cambio de siglo. La preocupación por el estilo, o más bien por la falta de un estilo propio de la época estuvo en el centro del debate arquitectónico durante la segunda mitad del siglo XIX. Ante la ausencia de un planteamiento universalmente admitido la única vía era recurrir al pasado. De esta manera, el historicismo, que se encontraba situado en el centro del pensamiento decimonónico, se manifestaría en el campo del arte y más concretamente la arquitectura bajo la fórmula del eclecticismo⁶⁰⁷.

⁶⁰⁷ La contextualización teórica del eclecticismo en sus diversas variantes cultistas de la segunda mitad del siglo XIX, y su perduración bajo las fórmulas de los regionalismos hasta bien entrado el siglo presenta una gran complejidad. No entramos en esas cuestiones, que pueden encontrarse en distintos trabajos generales como: A. ISAC, *Eclecticismo y pensamiento arquitectónico en España. Discursos, Revistas, Congresos (1846-1919)*, Diputación de Granada, Granada, 1987; J. HERNANDO, *Arquitectura en España, 1770-1900.*, Cátedra, Madrid, 1989.; P. NAVASCUES, *Arquitectura española (1808-1914)*. Espasa, Madrid, 1996.; e I. HENARES

Buena parte de las corrientes y estilos presentes en el panorama europeo se manifiestan en nuestro entorno de la mano de un grupo de arquitectos. En el encuadramos a hombres como Severino de Achúcarro, Luis Landecho, Atanasio Anduiza, Sabino Goicochea, Alberto del Palacio, Ángel Iturralde, Alfredo Acebal, Daniel Escondrillas, José María Basterra y Fidel Iturria. La mayoría con obra en Getxo. A su lado, una serie de maestros de obra locales, entre los que destacan las figuras de Francisco Ciriaco Menchaca y José Bilbao Lopategui.

De la primera época, y entre las construcciones no residenciales, se levantaron en Getxo elementos altamente significativos, sobre todo de la arquitectura religiosa. La ermita de Santa Ana (1864-5) es uno de los primeros edificios enteramente neogóticos de Vizcaya. Del mismo estilo era la primitiva iglesia de Las Mercedes (Severino de Achúcarro, 1885), y distintas variantes del neorrománico la de San Ignacio (Narciso Goiri, 1880-92) y la de los Trinitarios (José María Basterra, 1888, reedificada por Pedro Guimón en 1926).

Por su parte, el Puente Bizkaia o Puente Colgante entre Las Arenas y Portugalete, obra de Alberto de Palacio (1893) es una de las principales obras de la arquitectura en hierro de la Península. La mayoría de los más prestigiosos arquitectos vizcaínos de la época trabajaron en la Anteiglesia, y algunas de sus realizaciones aún pueden ser observadas en la actualidad.

11.4.1.1. SEVERINO DE ACHÚCARRO

Sin embargo, no es ese el caso de Severino de Achúcarro, autor, entre otras obras relevantes, de la remodelación de la bilbaína catedral de Santiago, cuya corto aunque significativo trabajo en Getxo ha terminado por perderse en su totalidad. Su obra se caracteriza por la riqueza de formas, filiación afrancesada y la multiplicidad de registros dentro del eclecticismo común. Fue uno de los arquitectos predilectos de la ascendente burguesía bilbaína y a ella dedica sus esfuerzos, combinando su orientación marcada hacia el recreo con la suntuosidad obligada dentro del nuevo esquema de valores en consolidación.

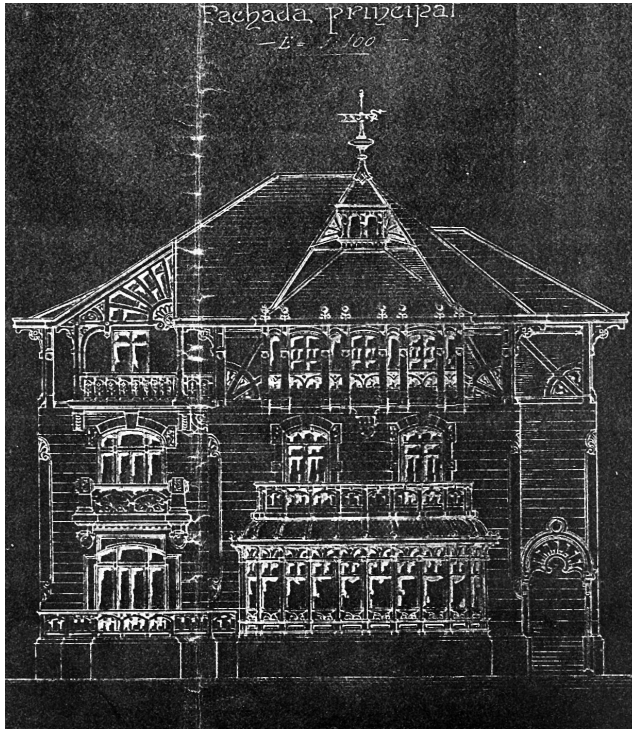
Sus residencias getxotarras son todas de su última etapa, realizadas entre 1893 y 1903, tras una larga y fecunda actividad profesional (se tituló en 1866)⁶⁰⁸. Son, en todos los casos, suntuosos palacios unifamiliares de gusto ecléctico y situados en la zona de Las Arenas y el inicio de Zugatzarte.

y S. GALLEGO, eds., *Arquitectura y Modernismo: del historicismo a la modernidad*. Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Granada, Granada, 2000.

⁶⁰⁸ A ellas habría que añadir la traza original de la Iglesia de las Mercedes de Las Arenas, de 1885, que reformada y ampliada por el mismo en 1906 y por su discípulo Rucabado en 1916, se quemó en la Guerra Civil y fue reedificada en la forma actual. A.H.M.G., Carp. 54, N.22 y A.M.G., S.1 antigua, L.82, N.29. Recientemente, este último proyecto ha merecido un estudio monográfico, que también introduce las características de la obra original: M.T. PALIZA MONDUATE, *Arquitecturas de posguerra. La iglesia de Nuestra Señora de las Mercedes de Las Arenas*, Ayuntamiento de Getxo, Getxo, 2004.

FIGURA 11.1.

Fachada de Lekobide (Zugatzarte 31, 1903)



Fuente: A.M.G., S.I antigua, L.148, N.22.

Todas son muy interesantes y significativas, pero únicamente detallaré la villa Lekobide (Zugatzarte 31) que en 1902 diseñó para la Vda. de Solaun⁶⁰⁹, que puede ejemplificar lo que es una villa ecléctica de tradición francesa.

Presentaba planta cuadrangular, aunque muy movida por el juego de entrantes y salientes y elementos anexos, con sótano y tres plantas en altura. La formulación interna cumplía a rajatabla la mayor parte de los principios de organización y segregación establecidos como norma en la arquitectura residencial. La planta principal aparecía dominada por un enorme patio rectangular, central y abierto hasta la cubierta, que actuaba como hall en el nivel de la planta, y centralizaba los espacios de habitaciones en los dos pisos altos. En el bajo, daba paso a las habitaciones de recibo de la casa —comedor, gabinete

⁶⁰⁹ A.M.G., S.I antigua, L.148, N.22. Este edificio se conserva en pie, aunque muy modificado respecto al original.

y sala— todas mirando a la fachada principal, y comunicaba con el exterior mediante un pequeño vestíbulo. Así mismo, servía de separación entre áreas funcionales, ya que segregaba al Este toda la zona de servicio, articulados independientemente con un largo pasillo y acceso propio al jardín. Los pisos superiores se ocupaban con dormitorios (hasta trece) y baños, en torno a un pasillo que recorre el espacio del patio central. Los del lado este se destinaban al servicio, con baños comunales cercanos a las escaleras internas.

Por lo que a las fachadas se refiere, la que mira al mar queda *abrumada* por su extremado recargamiento decorativo y la complicadísima cubierta que se adivina, con múltiples líneas de tejados a diversas alturas, vértices achaflanados, composición semitorreada con remate piramidal con una mansarda imbuida en uno de los lados que, al adelantarse, obliga a introducir paños triangulares y trapezoidales, y remates de agujas. Todo ello unido a los típicos aleros muy volados, sobre canes y tirantes curvilíneos de madera. El enmarque general lo daba la distribución de entramados ficticios de madera en forma de pies derechos sobre ménsulas que se prolonga, en la línea de cubiertas, con remates floreados de metal, cuyo modelo lo vemos repetirse en los antepechos de las solanas. El entramado ficticio de madera se extendía por todos los paños altos de la vivienda, en disposición semicircular, radial, pies derechos y vigas carreras. Combinaba así con la estructura de sustentación de la cubierta —radial sobre pilares y tirantes— que apoyaba sobre una enorme solana sobre ménsulas que ocupaba el ángulo superior derecho de la fachada. Los otros alzados siguen las mismas constantes decorativistas.

11.4.1.2. MAESTROS DE OBRA: D. ESCONDRILLAS, Y OTROS

El modelo de residencias practicado por Severino Achúcarro encontraron su continuación durante los años inmediatos de la mano de otro técnico de similares planteamientos, que trabaja para el mismo tipo de cliente e, incluso, en la misma zona, aunque en este caso se trataba de un maestro de obra⁶¹⁰. Me refiero a Daniel Escondrillas, con un importante grupo de villas durante la primera década del siglo XX. En ellas, Escondrillas practica complejísimos repertorios decorativos, con profusión de molduras, pilastras, vanos en arco y adintelados pero siempre decorados, sillares almohadillados. Los volúmenes verticales dominan en las composiciones, aunque casi siempre rotos por distintos cuerpos adelantados rematados en hastial, galerías, miradores y, especialmente torres y pabellones en ángulo⁶¹¹.

⁶¹⁰ Como en otros casos de estudios sobre arquitectura de esta época es muy difícil distinguir la labor de los arquitectos y los maestros de obra, ya que algunos de estos últimos realizaba construcciones perfectamente homologables a las de los arquitectos titulados. En el caso de Getxo se puede destacar las trayectorias de Daniel Escondrillas, José Bilbao Lopategui y, sobre todo, Francisco Ciriaco Menchaca. Sobre esta misma cuestión en Bilbao: N. Basurto Ferro, *Los maestros de obra en la construcción de la ciudad*. Bilbao, 1999.

⁶¹¹ Son todas realmente espectaculares, encargadas por clientes con importantes disponibilidades económicas: D. Gervasio Ustara en 1903, D. Ernesto Zulueta en 1903 y 1905, y la Viuda

FIGURA 11.2.

**Arranque de la avenida Zugatzarte con algunas de las casas
diseñadas por Escondrillas**



Fuente: Las Arenas en la tarjeta postal, 1991.

Además de los autores hasta ahora citados, que son los más representativos dentro del ámbito del eclecticismo en Getxo, encontramos la presencia de otros muchos, algunos muy importantes, pero cuya labor en la Anteglesia es más limitada en número o repercusión. Son los casos de Federico de Borda, con cinco edificios en Getxo, entre los que destaca una magnífica villa de planta de mariposa realizada para Dña Federica Ayarragaray (Viuda de Gaminde) en Las Arenas⁶¹², y Ángel Iturralde, autor entre otras de la villa ajardinada de 1899 para D. Ildefonso Arrola en la Av. Basagoiti⁶¹³, y Pedro Peláez.

de Chavari en 1911, todas en Zugatzarte. A.M.G., S.1 antigua, L.95, N.20-21; L.78, N.30; y L.88, N.27, S.1 antigua, L.96, N.22; L.97, N.4 y L.89, N.21. Todas ellas ya desaparecidas.

⁶¹² A.H.M.G., Carp. 21, N.14.

⁶¹³ Se trata de una villa afrancesada, compuesta de bajo y dos alturas, con una planta muy compacta, cuadrangular y de escaso desarrollo horizontal. Al exterior, el arquitecto concentró todo su interés en la fachada principal, configurándola desde un planteamiento evidentemente escenográfico, con la simetría y el equilibrio de los volúmenes como principal preocupación estética. A.M.G., S.1 antigua, L.157, N.7. Casa desaparecida.

11.4.1.3. JOSÉ MARÍA BASTERRA

José María de Basterra, en cambio, sí es un arquitecto con una obra significativa en el municipio de Getxo: trece edificios, la mayoría de tipología unifamiliar, llevaron su firma entre 1902 y 1928. Muy vinculado a la arquitectura religiosa⁶¹⁴, participa en la tipología de villa, en la que Basterra era un auténtico especialista. Entre ellas⁶¹⁵, se puede destacar la casa *San Ignacio*, de (1902, Aioa 13) para D. José María Basterra Ortiz, (hoy comisaría de la Ertzaintza)⁶¹⁶. Se trataba de una casa de campo ajardinada de forma rectangular y tres alturas. El ingreso principal se coloca en el lateral derecho (corto), permitiendo disponer la vivienda únicamente a través de un peculiar «pasillo» o vestíbulo estrecho y largo. La distribución funcional era la típica de estas construcciones: bajo con estancias sociales (gabinete, despacho, gran salón y enorme comedor con mirador y *serre* o jardín de invierno anexos) cocina, office y baños; y los pisos ocupados por dormitorios, hasta quince sin contar con los de la servidumbre en el semisótano.

Al exterior, el elemento diseñado para llamar inmediatamente la atención era el gran zócalo que, salvando el desnivel del solar, creaba una enorme terraza sobre arcadas que corrían por todo el frente y parte de los laterales. Se realizaba en sillarejo grueso, con todo el perímetro recorrido por una balaustrada de piedra, y se desdobra en una *torre* curvilínea en el ángulo sur, el frontal. Resulta una solución de gran brillantez e impacto visual, que enmascara las irregularidades topográficas, imbuyendo el nivel del semisótano, y acentúa el *empaque* de la casa. Por lo demás, Basterra simplifica al máximo los elementos estructurales y, sobre todo, los decorativos. Principalmente, juega con la textura de los materiales, realizando los cuerpos adelantados, como la «loggia» de la fachada principal, el porche de entrada en el lateral y los vanos, cenefas, esquinales, molduras y cornisas en sillar dorado, dejando los lienzos únicamente enlucidos y pintados.

⁶¹⁴ Sobre los edificios religiosos en Bizkaia: Pérez de la G. Peña Oleaga, *Arquitectura religiosa contemporánea en Bizkaia, 1865-1975. Del romanticismo al movimiento moderno*, Museo Diocesano de Arte Sacro, Bilbao, 2004.

⁶¹⁵ Del mismo año de 1902 es «Santa Clara» en Fueros esq. Aioa realizada originariamente para D. Pedro Chalbaud y reformada en profundidad por el arquitecto M.M. Smith para su nuevo dueño, J.M. Martínez de las Rivas en 1918 (hoy oficinas municipales). Al año siguiente levantó la casa Lezama Leguizamon en Atxekolandeta 1, también transformada por Smith desde 1914. Unos diez años después de estas realizaciones, Basterra emprendió una nueva casa de grandes dimensiones en Getxo, la de D. Cristóbal Valdés en Zugatzarte 36, que actualmente acoge a la casa de Ejercicios de María Redentora. A.M.G., S.I antigua, L.75, N.19.

⁶¹⁶ La obra reciente para acondicionar las oficinas ha modificado distintos elementos del diseño original. A.M.G., S.I antigua, L.144, N.12.

11.4.1.4. FIDEL ITURRIA

El arquitecto Fidel Iturria (titulado en 1887) es uno de los autores más prolíficos e interesante de entre los que trabajaron en Getxo durante el cambio entre los siglos XIX y XX. Por una parte, desde su cargo de arquitecto municipal, disfrutado de 1901 hasta su muerte en 1920, influye decisivamente en la imagen urbanística y los parámetros arquitectónicos vigentes en Getxo en el momento de máximo esplendor. Paralelamente, sus diseños de residencias particulares, casi siempre dentro de la tipología de la casa ajardinada —hemos localizado veintidós de ellas—, es una de las serie más completas y de contenidos arquitectónicos más sugerentes, desde el eclecticismo de las primeras realizaciones, a las residencias de tradición inglesa o las inspiraciones en la casas y palacios vascos o montañeses que llega a practicar en sus últimos años.

De su primer época en Getxo destacan obras como la casa de D. Juan de la Torre Chamalde (Santa Ana/Gobela, 1895). Se trataba de una vivienda unifamiliar de planta cuadrangular muy movida con la adición de cuerpos exteriores y la fragmentación de los espacios internos. La organización interna puede considerarse «arcaizante», ya que mantenía una cierta mixtificación de las áreas funcionales. La característica fundamental del edificio la constituye el manifiesto gusto francés por el que se guía Iturria en la disposición de los exteriores, dominados por el cuerpo de la cubierta, complicado y fragmentario en extremo.

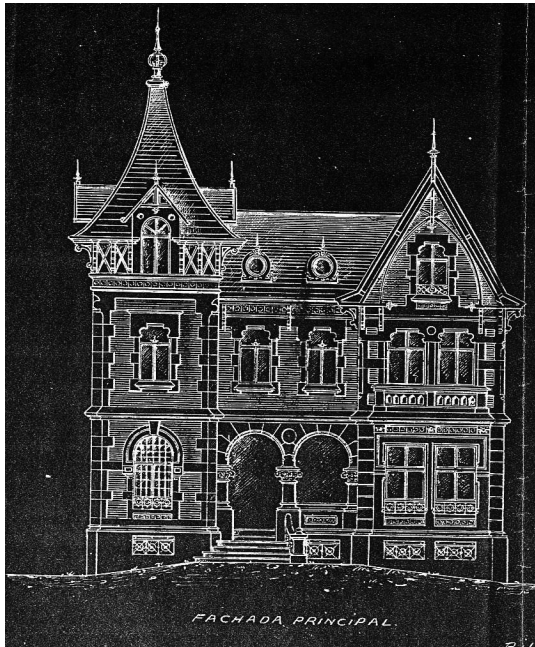
También en muy interesante la casa de D. José Y. Amann (Miramar/Bajada a Ereaga, 1899) y especialmente, la villa levantada en la calle Miramar esq. Bilbao, para D. Ernesto Bourgeaud (1901-03)⁶¹⁷. En esta casa, la fachada principal aparecía dividida en tres calles, ligeramente adelantadas las de los lados. La de la derecha se culmina en forma torreada, con estilizado chapitel de estructura curvilínea y remate de aguja, con los tres paños exteriores abiertos por mansardas con los vanos de medio punto, alero volado y puntal de madera, en combinación con los puntales, canes y entrelazados que recorren las zonas altas de la calle.

En los paramentos se jugaba con el cromatismo matérico, combinando sillería cuidada en los esquinales (achaflanados), cornisas entre pisos, vanos..., con ladrillo visto y entramado ficticio de madera en los lienzos, solución que se repetirá en las otras fachadas. En contraposición, la calle izquierda se remataba en hastial y cubierta de pronunciado alero sobre estructura de madera en disposición de vigas carreras sobre canes, y apoyos curvilíneos en el tímpano, y canes y tirantes curvos en los laterales. La calle central acogía la zona de ingreso, con pórtico de arco doble de medio punto en sillería. Estos se apoyan sobre columnas central y pseudo-columnas cortas corintias. Además, abrió dos vanos rectangulares mixtilíneos en el alto, gruesa cornisa en alternancia de canes tallados y casetones, y óculos siguiendo las líneas de apertura de vanos bajo la cubierta.

⁶¹⁷ A.H.M.G., Carp. 43, N.17 y A.M.G., S.1 antigua, L.110, N.30.

FIGURA 11.3.

Casa de E. Bourgeaud (Alangoeta, 1901)



Fuente: A.M.G., S.1 antigua, L.110, N.30

Con el cambio de siglo, la producción arquitectónica de Iturria entra más claramente en una etapa de transición, evolucionando hacia nuevas líneas compositivas, donde lo inglés, entendido de una manera muy particular, será dominante.

11.4.1.5. JOSÉ LUIS ORIOL

Bajo parámetros muy similares se realizan otras dos grandes mansiones, el Palacio Valdés, hoy Casa de Ejercicios de Maria Redentora, (Zugatzarte 36, José Maria Basterra) y San Joserren (Zugatzarte 52), obras del arquitecto José Luis Oriol. Ambas son prolongaciones tardías de estos modelos eclécticos, fechadas en 1914 y aún hoy en pie. En San Joserren, Oriol plantea un eclecticismo sometido a una relativa sobriedad y sencillez de líneas. La sensación dominante es de solidez y ausencia de ostentación buscando, en realidad, la imagen de residencia nobiliaria. Pese al arcaísmo de su diseño exterior, como sucede en otros muchos casos, incorporaba en la distribución interna el concepto burgués de influencia británica exactamente igual que la residencias de tradición inglesa o regionalistas coetáneas.

FIGURA 11.4.

Palacio Arriluze (Atxekolandeta 15, 1910)



En los mismos años, Oriol diseñó otro de los grandes edificios residenciales de Getxo, el Palacio Arriluze, levantado en Atxekolandeta 15 desde el año 1910 para el marqués de Arriluze de Ybarra⁶¹⁸. Diseñado dentro de un revivalismo medieval de tradición británica, que recuerda al estilo Reina Ana y Neogótico, su posición topográfica y su aspecto medieval y grandilocuente le confieren un aspecto extremadamente teatral.

11.4.1.6. FRANCISCO C. MENCHACA

Junto a la larga serie de relevantes arquitectos que trabajaban en nuestro entorno se intercalan otras firmas de menor proyección pero, a menudo, de gran interés. Se trata de los maestros de obra, muy vinculados al ámbito local. De entre ellos destaca la labor de Francisco Ciriaco Menchaca⁶¹⁹. Nos encontramos, sin duda, ante el autor más prolífico y con mayor repertorio arquitectónico de cuantos trabajaron por estas fechas en el término municipal. Sus obras en la zona de Alangoeta constituyen, quizás, los ejemplos más ricos en sugerencias y matices artísticos del momento. Si a esto sumamos su actuación en el campo urbanístico y de las obras públicas ligado al ayuntamiento (como la plaza de San Nicolás, definición del eje peatonal de la Av.

⁶¹⁸ A.M.G., S.I antigua, L.82, N.22.

⁶¹⁹ Sobre la obra de Menchaca existe un trabajo publicado: M.T. Paliza Monduate, *La residencia Olózaga: un ejemplo de la arquitectura de indianos en Bizkaia*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1992.

Basagoiti, edificación de fuentes, matadero, mercado, parques...) y lo prolongado de su trayectoria profesional en Getxo, con cincuenta y seis edificios de nueva planta documentados desde 1882 hasta 1906, puede comprenderse lo trascendente de su trabajo en la imagen final de una amplia zona del municipio. Menchaca practica un equilibrio entre los edificios unifamiliares y los de vecindad, y una fidelidad a los modelos estilísticos eclecticismos en los proyectos para clientes solventes, que convivían con obras muy sencillas y rutinarias en otros casos.

Menchaca recibió varios encargos dentro del esquema de la villa ajardinada, a partir de la transformación que en 1886 realizó de antigua casa de D. Manuel Zubiaga en Algortako Etorbidea, convirtiéndola en una villa ecléctica de aire francés. Se pueden citar casos emparentados con diversas tradiciones del eclecticismo: casa de D. Quintín Arrigorriaga (1905), en la Av. Basagoiti esq. Barroeta, muy similar a la anterior; la residencia de D. Sebastián Sainz en Miramar esquina Mendigune (1889), emparentada con la villa italiana y que sufrió una importante reforma de la mano de E. Amann en 1917; o las dos casas diseñadas para D. José Ramón Arecheta y de las que se construyó únicamente la magnífica «Villa Eugenia», aún conservada, en Av. Basagoiti 16 (1897-98)⁶²⁰.

En el año 1887, Menchaca planeó el edificio que puede considerarse culminante de su labor en cuanto a villas eclecticismos en su vía afrancesada e historicista. Era la casa de D. Miguel Urresti, en la calle Isasi y mirando a la playa de Ereaga⁶²¹. Resultaba muy cercana a las anteriores en cuanto a volúmenes y distribución: planta suavemente rectangular, con pabellón poligonal adosado sobre el eje de la fachada al mar, compartimentación de las plantas en nueve espacios, distribución interna desde el eje puerta-vestíbulo cuadrangular-hall-ramo de escaleras en acodo, acceso directo del vestíbulo a las habitaciones situadas a los lados de la fachada frontal.

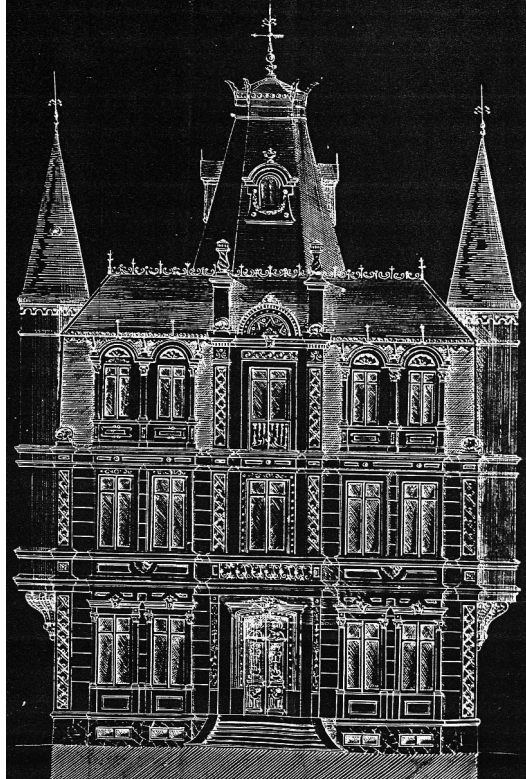
En cambio, la concepción de los exteriores alcanzaba el máximo grado de recargamiento y barroquismo, conjugado por el rígido sentido de la simetría que «amortigua» los excesos de decorativismo. Así, la fachada principal al Este, quedaba dividida en tres calles, perfectamente delimitadas mediante gruesas pilastras sobre plintos, decoradas con geometrías romboidales. Las laterales se distribuyen con vanos dobles cuya decoración se repetirá profusamente en el resto de la construcción: enmarcados por columnas de capiteles vegetales, sosteniendo guardapolvos individuales con hojas de acanto en el bajo; con plinto, jambas y dintel con vegetales estilizados en el primero, y doble arco falso de medio punto sobre columnas repitiendo el mismo esquema del bajo en el superior.

⁶²⁰ A.H.M.G. Carp. 19, N.16; Carp. 19, N.24Carp. 60, N.20.

⁶²¹ A.M.G., S.1 antigua, L.106, N.1

FIGURA 11.5.

Casa Urresti (c/ Isasi-Alangoeta, 1887)



Fuente: A.M.G., S.1 antigua, L.106, N.1

Todo el conjunto se remataba con cubierta de pizarra y filigrana metálica de formas ondulantes. El juego de equilibrios practicado en esas calles tiene su contrapunto en los pisos, señalándose claramente las líneas horizontales. Para ello se utiliza las cornisas, líneas de los guardapolvos de los vanos, impostas y antepechos de los balcones⁶²².

El otro maestro de obra local que merece señalarse por la amplitud y relevancia de su trabajo en la anteiglesia de Getxo es José Bilbao Lopategui. De trayectoria similar a la de F.C. Menchaca su actividad abarca todos los campos

⁶²² La otra obra que podemos considerar «cumbre» de la producción de Menchaca en cuanto a villas es la popularmente conocida como «casa rosada» construida entre 1898 y 1901 para D. José Olózaga (Av. Basagoiti, 20), de dudosa asignación y para la que me remito al completo trabajo monográfico de M.T. Paliza, *La residencia Olózaga...*, pp. 43-65.

y registros arquitectónicos de la época. Bilbao Lopategui recibió abundantes encargos de villas ajardinadas (catorce sobre un total de cincuenta y seis edificios documentados) aunque, normalmente se mueve en coordenadas más sencillas y sin grandes desarrollos de volúmenes o decoración.

En esa línea estaban construcciones como las casas de Manuel del Valle o Eustaquio Zalduondo, ambas en Algorta y de 1889. Villa ajardinada también, pero de un aspecto muy distinto, es la que construyó en 1891 para Dña. Carmen Aqueche en la Av. Basagoiti. Constituye una vivienda peculiar, sobre todo por la forma de la planta, que semeja la cruz griega, con bajo, dos alturas y semi-sótano. En la distribución interna, la segregación funcional es casi completa: el semi-sótano se ocupa con toda una variedad de dependencias auxiliares (plancha, despensa, lavadero...) con acceso independiente por la trasera; la planta baja alojaba mayoritariamente habitaciones sociales, y el principal los dormitorios, pero se mantienen las anomalías de dos dormitorios colocados en la baja y una sala en el piso. La organización del acceso se hace mediante un hall doble al que conecta, aunque separada por un tabique, las escaleras interiores.

Al exterior, cada una de las fachadas se encuadraba con distintos hastiales. La principal, con la típica estructura de acceso por medio de un pequeño tramo de escaleras sobre patinillo rehundido que permite la apertura de vanos de iluminación del sótano. Dominaba la geometría y una absoluta simetría que llegaba al extremo de forzar la simulación de un gran número de falsos vanos para mantener el «equilibrio». Por lo demás, destacar el juego de bandas horizontales en ladrillo, enlucidos ornamentales de distintos modelos (aspas, cruces de malta, estrellas, grecas, flores, conchas...), y el alero recubierto por madera de decoraciones caladas.

Una parte de las construcciones unifamiliares de Bilbao Lopategui catalogables son de fecha mucho más tardía, ya entrado el siglo XX, y manifiestan una clara evolución tipológica y estilística, con elementos que deben aún mucho de los modelos y formas de la arquitectura anterior, es decir, del eclecticismo, pero se pueden ir identificando rasgos evidentemente filtrados de la tradición arquitectónica inglesa, tan en boga en Vizcaya a principios de este siglo.

11.4.2. *El Eclecticismo: casas de vecindad*

Paralelamente, seguía desarrollándose una tipología arquitectónica distinta, la de los bloques de vecindad. En este sentido, se puede decir que Getxo constituye un espacio destacado en el desarrollo de la tipología de la casa burguesa de vecindad en Vizcaya, tanto ecléctico como del posterior regionalismo, de los que aún sobrevive un buen conjunto en Las Arenas, y algunas zonas concretas de Algorta.

Salvo contados casos de especialización en residencias domésticas unifamiliares, buena parte de los autores de estas practican también los bloques de vecindad.

De todos ellos podríamos citar a Casto de Zabala, quién levantó una peculiar construcción —ya que debía acoger un establecimiento de baños calientes en el bajo— para Dña. Felipa Bustingorri en Las Arenas (Barria/Muelle) en 1888 y, el mismo año, otra para D. Vicente Zabala, también en Las Arenas; a Eladio Iturria, que proyectó una casa en Las Arenas para D. Agustín Cortina en 1891; a Francisco Berriozabal, diseñador de dos casas en Las Arenas para D. José María Martines de las Rivas en 1889-90 y de otra para Dña Juana Ajuria (Viuda de Mendiguren) en 1886 en la Av. Basagoiti; y a Cecilio Goitia, con diversas nuevas edificaciones y reformas para los Srs. Aguirre en Zugatzarte durante los primeros años del xx. Incluso, bien entrado el siglo xx, arquitectos de la siguiente generación, con lo principal de su obra inmersa en las diversas variantes regionalistas, tradición inglesa o incluso racionalismo, practicaron en casos concretos variantes del eclecticismo decimonónico, lo que demuestra lo hondo que había calado este estilo en el gusto del público.

Un ejemplo destacado en Algorta fue la casa de vecinos de D. Policarpo Eguiraun, realizada en 1905-06 por el arquitecto Domingo Fort entre la Av. Basagoiti y la Av. de Algorta⁶²³. La casa Eguiraun, que aún se conserva en pie, es un edificio dominado por el gusto francés, quizás el más claro entre los de vecindad del municipio. Con bajo y tres pisos, se emplaza en un solar estrecho, irregular y prácticamente encajonado entre la carretera y Basagoiti. Desde la calle, la composición arquitectónica que nos presenta es realmente enfática. En la fachada que mira a la carretera domina el amplio pabellón curvo, abierto en grandes vanos rectangulares, antepechos de rejería con motivos geométricos y dinteles con cenefas de material cerámico. Tras pasada la cornisa, se cubre con cúpula de media naranja —con paños estriados y remate de pináculo y bolas— tras un tambor abierto por óculos con decoración de cenefas, remaque de claves y guirnaldas. Por lo que se refiere al resto de la fachada, presenta en todos los pisos balcones corridos sobre ménsulas. Los vanos mantienen la típica distinción entre alturas. Toda la fachada culmina en una gruesa cornisa con alternancia de canes que sostiene el alero y casetones intermedios.

La misma disposición se repitió en la fachada a Basagoiti, con la salvedad de que el extremo se ocupa ahora con un cuerpo de miradores rectangulares que corre toda la altura del edificio, y se remata sobre el nivel de cubierta con un frontón sobre dintel apoyado en cuatro columnitas de capiteles corintios que señalan cada uno de los paños del mirador. En el tímpano se incluye la típica decoración vegetal de gusto ecléctico a base de girasoles y acantos enlazados. Corona el conjunto un complicado pináculo y veleta.

Otro arquetipo de las residencias de vecindad del momento es puede encontrarse en la casa de Las Mercedes 8 (Ángel Iturralde, 1899), realizada bajo

⁶²³ A.M.G., S.1 antigua, L.97, N.8.

el patrón del II Imperio⁶²⁴. La distribución interna y decoración externa se combinan para conseguir un modelo de organización típicamente burguesa. La planta (rectangular con las dos esquinas en chaflán) albergaba dos viviendas por piso, salvo en el principal, donde una única vivienda abarcaba toda la superficie construida, denotando la categoría social de sus ocupantes. La distribución interna permitía que habitaciones como comedor, salón, despacho y los dormitorios principales se situaran hacia el exterior, mientras las secundarias y de servicio se relegan a los interiores. Al exterior, la simetría domina el alzado, hasta el punto de doblarse la entrada en dos vanos, realizados con arcos falsos sobre ménsulas.

El mismo Francisco Ciriaco Menchaca fue responsable entre 1888 y 1904, de un buen número de residencias de vecinos. Entre las de Algorta destaca claramente la construida para D. Juan Luis Uriarte en la Av. Basagoiti 32⁶²⁵, junto al parque de Maria Cristina que, además de su carácter pionero (es de 1884), tiene el aliciente de ejemplificar el diseño interior de la época y, sobre todo, contener uno de los repertorios constructivos más ricos de cuanto este autor llevo a efecto en la anteiglesia .

Con planta rectangular, a pesar del patio de la posterior que le confiere un cierto perfil en U, y las cuadro fachadas libres, presenta un desarrollo de bajo y dos pisos. En las fachadas, era la frontal, a la avenida Basagoiti, la que concentraba el interés decorativo, en la línea de la tópica imagen de residencia burguesa de prestigio. La articulación se hace en cinco calles, con alternancia de vanos y miradores, en torno a la calle central. Esta se destaca separándose ligeramente de la línea de la fachada, y mediante el empleo de sillería dorada de alta calidad, contrastando con los paños enlucidos de las laterales. El repertorio decorativo en torno a los distintos vanos es riquísimo: en los pisos altos van adintelados sucediéndose dobles, con decoraciones de motivos vegetales y florales y antepechos curvilíneos de rejería; en el primero dan lugar a una balconada cerrada por sillería y balaustrada calada de formas circulares y florales; el eje se remarca con grandes resaltes y remate en frondosas hojarascas y frutos.

Las calles de los extremos se distinguen por el empleo de pabellones de miradores, rectangulares y volados sobre ménsulas, y por la curiosa compartimentación de los batientes: con una formulación de arcos de herradura en el piso primero, remate de punta de diamante en el segundo, vanos pareados con salida a balcón corrido (también sobre ménsulas y con balaustre pétreo), y culminación en dintel muy destacado sobre mensulitas, con *lujuriosa* decoración vegetal. Por último, señalar el remarque de los esquinales mediante pilastras almohadilladas con medallones florales, y las bandas separando los pisos. Las demás fachadas, pese a su gran calidad, palidecen ante el repertorio desplegado

⁶²⁴ A.H.M.G, carp.41, N.10.

⁶²⁵ A.M.G., S.1 antigua, L.101, N.8.

en la principal. Esta construcción se encuentra aún en pie y, tras su *rehabilitación*, algunos de los diseños originales todavía son apreciables.

Concepción muy similar, aunque con menor riqueza arquitectónica, se repite en las numerosas obras de este autor en la misma zona, en torno a la avenida Basagoiti. Por ejemplo: casas para Dña. Adela Villalabeitia y D. Miguel Uria en la avenida de Algorta (ambas de 1886); casa para D. Isidoro Yruretagoiena en Bastinchuena (1889); casa de Dña. Timotea Larrauri en la calle Amezti (1893); casa de Dña. Carolina Mandaluniz en la calle San Nicolás (1893); o las de José Ramón de la Mota (1887) y D. Martín Arizpe (1885). Sin embargo, las residencias de vecindad diseñada por Menchaca en el otro núcleo urbano del municipio, esto es, en Las Arenas, se ejecutaron desde posiciones conceptuales ligeramente distintas a las que encontrábamos en Alangoeta, como corresponde a las características urbanas y funcionales que adopta esta zona.

En Las Arenas comenzó a trabajar ya en 1888, con la casa para D. Sebastián Uribarri. Sin embargo, la obra que puede ejemplificar más correctamente el trabajo de Menchaca en Las Arenas es la casa para D. Fernando Mieg, obra de 1893. Se trata de la casa de vecindad de tipo burgués de mayor desarrollo entre las que construye en Las Arenas, al abarcar prácticamente una manzana completa. La peculiar forma del solar dio lugar a un trapecio, en el que los ángulos exteriores van achaflanados, según las normas de la época. A pesar de los grandes lienzos exteriores, el autor se vio obligado a dejar un enorme patio interior, lindante con el solar contiguo, para evitar en lo posible las habitaciones ciegas. Internamente la planta se dividió en dos bloques: uno con acceso desde la fachada larga, que acoge dos viviendas por planta, y el otro, en un lateral, da paso a una única mano. La organización interna, en todos los casos, se hace por medio de un largo pasillo paralelo a la línea de fachadas, distribuyendo las habitaciones de recibo y dormitorios principales hacia el exterior, y la zona de servicio (cocinas, trasteros, despensas...) y los dormitorios secundarios y del servicio hacia el patio

Externamente, todas las fachadas son simétricas entre sí, manteniendo también los laterales los mismos tipos de vanos y asuntos decorativos. En general, el eje de simetría queda constituido por los pabellones de miradores rectangulares de madera, volados sobre ménsulas, correspondientes a las principales habitaciones de las viviendas (sala, comedor, gabinete). Así, en la fachada principal, el ritmo se construye sobre la repetición: eje central de miradores, dos filas de ventanas, y miradores laterales. En las fachadas laterales, solamente encontramos mirador central con dos ejes de vanos en los extremos. El mismo mirador que se repite en los chaflanes.

Tampoco Bilbao Lopategui se circunscribe exclusivamente a las diversas tipologías de la residencia unifamiliar, sino que gran parte de su labor se realiza dentro del campo de la casa de vecindad. Como ocurre en el caso de Menchaca, y por imperativos urbanístico de cada zona, se aprecia una diferenciación entre las levantadas en Las Arenas y en Algorta, sobre todo en cuanto a la altura alcanzada y la estructura de la planta.

En Algorta, su primera casa se fecha en 1889, en Mariandresena para Dña. Amalia Uria, y pronto le seguirán otras, como «Ate-Gorri», ejecutada en 1894 en la Av. de Algorta n.16 para D. Francisco Aldecoa; la de D. Francisco Zubiaga en la Av. de Algorta 79 de 1901, o la de 1905 para D. Victoriano Fano en San Nicolás/Miragaray. En Las Arenas, su residencia más interesante fue la que en 1892 realizó para D. Pascual Manzarraga entre la plaza y la calle de Las Mercedes⁶²⁶. Presentaba una estructura bastante compleja, ya que planeó una planta de forma oblonga, con dos fachadas y dos chaflanes desiguales. Cada una de sus cuatro pisos, además del bajo, se dividían en dos viviendas, una casi completamente exterior y la otra con solo dos vanos a la calle, pero con distribuciones muy parecidas y el mismo número de habitaciones. Las fachadas eran típicos ejemplares de la casa de vecindad burguesa en tiempos del eclecticismo. Se articulan a base de la alternancia de ventanas con antepechos, miradores y balcones, todos con las características molduras que van variando entre las alturas. Sobre el cuarto se levanta un «semipiso», sin vanos propios si no únicamente ocupado por los remates decorativos de las calles, curvilíneos en el caso de balcones y ventanas y en frontón para los miradores. Además, cada uno de los paños de fachada es internamente simétrico.

11.4.3. *Primeras décadas del Novecientos: Influencia inglesa y corrientes regionalistas*

A partir de la última década del siglo XIX, se van adelantando los primeros ecos de una reacción que terminaría por barrer los eclecticismos anteriores. La irrupción de las corrientes del Decadentismo, Modernismo y Secesión significó un fuerte revulsivo para la arquitectura tradicional europea, especialmente en su aspecto externo y decorativo. Sin embargo, no encontraron en Vizcaya un campo adecuado para su desarrollo. Concretamente, el modernismo bilbaíno apenas se manifiesta en una docena de fachadas y algunos detalles decorativos. A pesar de ese fracaso, en Getxo llegaron a manifestarse algunos ejemplares incluidos en este movimiento. Fueron una serie de viviendas unifamiliares, tipología donde resultaba más sencillo hacer coincidir los gustos de los propietarios y las aventuras formales de los arquitectos⁶²⁷.

Frustrada esta posible salida arquitectónica, el inicio del siglo XX señala la inauguración de un nuevo quehacer, fundamentado en los jóvenes arquitectos de la época, que se lanzaron a la búsqueda de un estilo propio. Este cambio en

⁶²⁶ A.H.M.G., Carp. 17, N.16.

⁶²⁷ Ya en 1903, Diego Basterra puso en practica distintas propuestas modernistas en un pequeño chalé, pero fue Mario Camiña quien, con un gran impulso innovador, acometa en el mismo Neguri los experimentos más interesantes, con cuatro chalés alineados en la confluencia del Paseo del Puerto con la calle del Ferrocarril, que proyectó en 1905-06. A.M.G., S.1. antigua, L. 96, N.3-5, y L.94, N.15.

el gusto coincidió en Getxo con el cambio de residencia estacional a definitiva. Así, buena parte de las villas para verano de tipo pintoresco y ecléctico fueron reedificadas ahora. A la vez, el gran impulso de construcción de nuevas mansiones desde los primeros años del nuevo siglo, recurrieron mayoritariamente a los nuevos estilos de moda.

El primero, las distintas versiones del historicismo británico, con un éxito y perduración extraordinarias desde entonces en Bizkaia. Seguido por la arquitectura de inspiración regionalista, manifestado es distintas variantes cultas y populares. Estos fueron los protagonistas absolutos del quehacer arquitectónico en Getxo durante todo el primer tercio del siglo XX.

Sin embargo, se trata ya de corrientes estilísticas que sólo se desarrollan plenamente durante el siglo XX, y que en Getxo, aunque tuvieron un campo de desarrollo espectacular, corresponden a la nueva situación de estabilización de la residencia. Por lo tanto, los dejamos fuera de este trabajo⁶²⁸.

⁶²⁸ Alguna de la abundante bibliografía sobre esa materia, encabezadas por investigadores como Maitte Paliza, Nieves Basurto o Gorka Pérez de la Peña ya se han comentado en su momento. Una visión de conjunto del proceso, sus características y las líneas estilísticas dominantes entre 1900 y 1935 en el ámbito de Getxo en J. M. BEASCOECHEA GANGOITI «Castillos en la Ría de Bilbao...», *op. cit.*, pp. 443-458.

La sociedad veraneante: fin de un modelo, origen de otro

Las transformaciones sufridas por la anteiglesia de Getxo a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX fueron muy grandes y profundas. Entre los años 1850 y 1900, lo que era un pequeño municipio rural y marítimo se había convertido en una floreciente localidad balnearia dirigida a satisfacer las necesidades de ocio de la burguesía de Bilbao. La entrada dentro de la órbita de los capitales bilbaínos había sido muy precoz y conllevó que éstos se atribuyeran mayoritariamente la dirección del proceso.

La primera fase de acelerada transferencia de la propiedad territorial se solapó con el inicio de las primeras promociones, en un *continuum* que sólo se vio interrumpido durante los años de la Segunda Guerra Carlista. El resultado fue que se materializó una absoluta ruptura con la estructuración espacial y demográfica del Getxo tradicional, que se llevó a cabo en unos pocos años, y una progresiva integración en la dinámica generada por la naciente aglomeración urbano-industrial de la Ría de Bilbao. Sin embargo, este proceso no tuvo un desarrollo unívoco, sino que se concentró en ciertos lugares modificados completamente, mientras que otros cercanos permanecían durante muchos años con su aspecto anterior.

Por consiguiente, el avance de la urbanización, o más propiamente de las distintas urbanizaciones, produjo un espacio marcado por una evidente discontinuidad, donde núcleos de personalidad bien diferenciada sufrían evoluciones en gran parte independientes. Mientras tanto, se fue consolidando un modelo de ocupación residencial del espacio fundamentado en la atracción que las playas y las demás actividades relacionadas con el ocio de la temporada veraniega. La demanda de la estación veraniega justificaba los resortes urbanísticos y los servicios de todo tipo desplegados a lo largo de esos años y que ya han sido descritos con anterioridad.

Sólo a finales de la década de 1890 la mayor implicación del Ayuntamiento de Getxo en el conjunto del municipio, y la afluencia masiva de nuevos capitales bilbaínos, sentaron las bases de una reestructuración urbanística generalizada que, ya durante el primer tercio del siglo XX, consiguió una relativa integración de los distintos núcleos que conformaban el municipio.

12.1. Algorta y Las Arenas frente a frente

La dependencia del impulso exterior derivó en una articulación territorial muy diferenciada en el interior del municipio de Getxo, dependiendo de las características de la introducción de los terrenos en el mercado inmobiliario (desamortización), las condiciones topográficas y, sobre todo, los distintos conceptos aplicados por los propietarios del suelo en cada zona. En este sentido, las efectivas medidas de urbanización practicadas tendieron a configurar dos áreas urbanas dispares según giraran en torno a la playa de Las Arenas o Ereaga.

Alrededor de Ereaga, el desarrollo del barrio de Alangoeta fue en todo momento tutelado y dirigido por el Ayuntamiento de Getxo, que concentró siempre en esta zona su atención. Una simple observación de las actas, o de la restante documentación generada en el campo urbanístico o administrativo por la Corporación entre 1860 y 1890, no deja género de dudas respecto al absoluto dominio de los asuntos referidos a Algorta, Alangoeta o Ereaga en las preocupaciones del municipio.

Inmediatamente después de la venta de los solares de Alangoeta, la administración municipal encargó la realización de las explanaciones y delimitación de rasantes necesarias para su urbanización (1864), que se completaría en 1882 por medio de un proyecto general de alineaciones acompañado con un plan de saneamiento⁶²⁹. Los enlaces de Algorta y Alangoeta con la playa fueron ampliados y mejorados varias veces entre 1855 y 1888⁶³⁰. Se urbanizaron las plazas de San Nicolás y San Ignacio en 1868⁶³¹, y el más antiguo parque formado de nueva planta del municipio fue el de La Avanzada (1871)⁶³².

⁶²⁹ La dudas planteadas al realizarse el proyecto de 1882 dieron lugar a una rectificación definitiva ejecutada en 1888. A.F.B., Obras Municipales, Reg.60, N.3; Reg.61, N.5; y DV-DC-0226.01. En los fondos municipales las referencias completas son: A.H.M.G., Carp. 58, N.5; Carp. 36, N.21; Carp. 30, N.17.; Carp. 32, N.27 y; Carp. 56, N.19

⁶³⁰ La documentación sobre este asunto son muy abundantes, iniciándose las intenciones de realizar obras en este sentido ya desde que comenzaron a llegar visitantes a las playas en 1847. Los expediente más relevantes: A.H.M.G., Carp. 15, N.22; Carp. 48, N.26; Carp. 43 N.19-24; Carp. 9, N.17; Carp. 41, N.4-17-19; Carp. 34 N.13; Carp. 34, N.14; y Carp. 32, N.11.

⁶³¹ A.H.M.G. Carp. 16, N.16; Carp. 9, N.9; Carp. 36, N.20.

⁶³² A.H.M.G., Carp. 57, N.2

De la misma forma, el primer plan urbanístico municipal, el ensanche extraoficial planteado a través del Plano de Población de Algorta de 1891, se refería con exclusividad al área entre Arrigunaga y La Avanzada. Las mismas *Ordenanzas Municipales* de 1894, que se fundamentaban realmente sobre lo regulado en el Plan de Algorta, pretendieron hacerse, sin más adaptaciones, extensibles a todas las zonas urbanas del municipio⁶³³.

Al contrario, hasta finales de la década de 1880, el Ayuntamiento se desentendió casi absolutamente de las necesidades de infraestructuras urbanas, de comunicaciones o servicios de Las Arenas. Antes de 1890, la obra más importante que emprendió en ese barrio fue la prolongación de la carretera de Algorta hasta la plaza de Las Arenas (1865-67). Pero en realidad, respondía fundamentalmente al interés de mejorar la comunicación entre Algorta y Bilbao, a través del camino de sirga que concluía en ese punto. Además, ya hemos comentado cómo la despreocupación municipal por adecuar la carretera al plano de solares de Las Arenas dio lugar a que su recorrido cortara diagonalmente el plano, y originó un problema irresoluble a largo plazo, sin contar el complejo pleito que se prolongó durante años.

El enfrentamiento sobre el paso irregular de la carretera a través del plano de solares de Las Arenas fue sólo uno de los contenciosos entablados entre los propietarios de Las Arenas y el Ayuntamiento. Tras una primera etapa de mutua ignorancia, aparentemente la única vinculación estable entre el nuevo barrio en formación y la institución municipal, fue durante mucho tiempo el mantenimiento de un *alcalde pedáneo* o *de barrio*. El primero documentado fue Diego Uríbarri, que ejerció desde 1867 a 1878, y fue sustituido al año siguiente por Andrés Larrazabal, administrador del balneario de los Aguirre⁶³⁴. Así, la inmensa mayoría de los espacios urbanizados y de los servicios en marcha, lo eran por los propios promotores particulares. El Ayuntamiento no participaba de ningún modo ni en su financiación ni en su regulación.

A partir de 1880, las ventas realizadas por los promotores iniciales y el avance de la urbanización y la edificación fueron implicando a un número creciente de propietarios particulares, que se agruparon en una *Comisión de vecinos y propietarios de Las Arenas*. A través de esta organización entablaron distintos contactos con el Ayuntamiento, que fueron muy frecuentes entre 1882 y 1884. Casi siempre iban referidos a la solicitud al municipio de que participara en la financiación y ejecución del pavimentado de calles y aceras correspondientes al plano de solares, que eran de dominio público,

⁶³³ En la misma dirección se sitúan aspectos ya comentados con anterioridad, como la preocupación obsesiva por conseguir la llegada del tranvía hasta la iglesia de San Ignacio, el trazado de caminos de acceso de a la playa de Ereaga, o las facilidades dadas a la articulación de servicios turísticos y recreativos en esa playa.

⁶³⁴ A.H.M.G., Libro de Actas N.º 7, fols. 72v-74v (2-3-1867).

o en las obras de embellecimiento de paseos y espacios arbolados⁶³⁵. Sin embargo, estas iniciativas fueron bloqueándose, debido al escaso cumplimiento por el Consistorio de sus compromisos de inversión. Además, el municipio había también iniciado las obras de mejora del suministro de aguas en 1883.

Durante los años siguientes, la situación derivó hacia un abierto enfrentamiento entre el municipio y la comisión de propietarios de Las Arenas. El resultado fue el inicio por éstos últimos de un expediente de segregación del barrio, que pretendía la formación de un nuevo municipio independiente. Debía comprender el territorio desde La Avanzada hasta la desembocadura del Gobela en Udondo, es decir, sobre terrenos de Getxo, pero también sobre los de Leioa dominados por la propiedad de los Aguirre.

Fue precisamente Eduardo Aguirre Labroche, desde su puesto de diputado en las Cortes, quién presentó una proposición de ley en ese sentido el 12 de enero de 1888⁶³⁶. Sus argumentos eran clarísimos, y en la defensa de su proposición, Eduardo Aguirre enunciaba su punto de vista sobre el origen del barrio y las razones para la segregación:

«[...] no hace aún treinta años que lo que hoy es población de baños de Las Arenas era montes de arena movediza y la vega de Lejona marismas insalubres. Si aquellas dunas se han convertido en pinares entre los que se levantan cien edificios, la mayor parte de ellos de hermosa y sólida construcción, débese a la energía y a la constancia de los actuales vecinos, moradores y propietarios del barrio de Las Arenas; si los pantanos son hoy saneados terrenos productores, débese al duro trabajo del labrador úscaro: ningún auxilio oficial ha venido a ayudar a unos ni a otros. [...] ¿Puede haber un deseo más justo y legítimo que el de los habitantes de Las Arenas, al querer administrar los intereses que ellos solos han creado? Así espero».

⁶³⁵ De este periodo datan las obras de urbanización de la plaza de Las Mercedes, la calle Andrés Larrazabal y el primer tramo de Zugatzarte. En todos ellos la Comisión de propietarios solicitaba la ejecución de las obras necesarias, y participaba en su financiación (normalmente lo pagaban a mitades), entregando las calles al Ayuntamiento en el caso de que fueran originalmente particulares. A.H.M.G., Carp. 41, N.12; Carp. 42, N.7-8. y A.F.B. Administrativo, Obras Municipales, Reg.61, N.1.

⁶³⁶ El texto de la proposición de ley presentada por Eduardo Aguirre, y apoyada entre otros por dos de los diputados por Vizcaya (Manuel Allendesalazar y Luis Landecho) era el siguiente: «artículo 1.º Se creará un municipio, con el nombre de Las Arenas, en terrenos pertenecientes actualmente a las jurisdicciones de los Ayuntamientos de Guecho y Lejona. Art. 2.º El nuevo municipio tendrá una extensión superficial de unas 150 hectáreas, lindando al N. con el mar, al S. con el río Gobela, al E. con una línea recta trazada desde la punta de la Begoña hasta el puente Jimeno en el mismo Gobela, y al O. con la ría de Bilbao. Art. 3.º El nuevo municipio de Las Arenas concertará con el de Guecho las condiciones para el uso de las aguas potables». Diario de sesiones del Congreso, Periodo de la regencia de María Cristina de Austria (26-12-1885/ 9-12-1902). Legislatura 1887-1888: 01-12-1887 / 6-11-1888, Tomo III, apéndice 14 al diario N.º 24, y sesión 24-1-1888, pag. 778.

El Ayuntamiento reaccionó inicialmente solicitando la ayuda de la Diputación para paralizar el proceso⁶³⁷. Sin embargo, no cabe duda que la presión planteada resultó un éxito para la Comisión de propietarios transmutada en *Comisión de Desanexión de Las Arenas*. El mismo año 1888 el municipio inició la solicitud para la emisión de un empréstito «...para dedicarlo a obras de mejora del barrio de Las Arenas»⁶³⁸.

El empréstito resultó fallido, pero el Ayuntamiento dedicó las cantidades presupuestadas para pago de intereses y amortización de ese año económico a obras urgentes de mejora de las calles Mendibil, Las Mercedes y Urquijo, se comprometió a continuar con las calles del barrio de Santa Ana una vez que se entregaran a la propiedad municipal, y a partir de ese momento no dejó de consignar cantidades en los siguientes presupuestos a obras de Las Arenas⁶³⁹. De esta forma, la participación del Ayuntamiento en las obras de urbanización de Las Arenas se convirtió paulatinamente en algo habitual, aunque la amenaza de segregación fue repetida en otras ocasiones por los propietarios de Las Arenas como medio de forzar la consecución de sus reivindicaciones⁶⁴⁰.

Durante la década de 1890, la colaboración entre la administración municipal y los propietarios permitió la ampliación del suministro del agua (1894), la construcción de la red de saneamiento y alcantarillado de las calles de Las Mercedes (1892-94), aceras y adoquinado de distintas calles (1888-1896), edificación de las escuelas municipales, y conformación de la plaza de las Escuelas (1898-1901), y de las explanaciones de Zugatzarte (1904)⁶⁴¹. Finalmente, cuando en 1894 se planteó el concurso para la concesión de los servicios del

⁶³⁷ A.F.B., Administrativo, Límites Jurisdiccionales, Carp. 4, N.18.

⁶³⁸ Consistía en una emisión de obligaciones (140 de 500 pesetas nominales al 5%, amortizable en 25 años) que sumaban 70.000 pesetas. A.H.M.G., Carp. 16 N.19.

⁶³⁹ A.F.B., Administrativo, Obras Municipales, Reg.61, N.7.

⁶⁴⁰ Así sucedió en 1905, cuando el Municipio declaró no tener fondos disponibles para una serie de obras exigidas por una *Junta de Mejoras de Las Arenas* presidida por Adolfo G. de Urquijo. El cambio más absoluto en la actitud de los propietarios en este asunto se manifiesta en 1929, cuando una modificación de circunscripciones notariales publicada en la Gaceta de Madrid dió lugar a la interpretación de que se preparaba la anexión parcial o total de Getxo al municipio de Bilbao. No sólo la Diputación apoyó la reclamación efectuada por el Ayuntamiento de Getxo. Esta venía preludiada por un escrito de la Cámara de la Propiedad Urbana de Getxo, heredera directa de la Comisión de propietarios de Las Arenas, y de la mayoría de los propietarios y *fuerzas vivas* locales del momento (Ramón de la Sota, Emilio y Fernando María Ybarra, Luis Lezama-Leguizamón, Cristóbal Valdés, los Alonso-Allende etc.) donde manifestaban su apoyo incondicional al mantenimiento de la jurisdicción municipal de Getxo. A.F.B., Administrativo, Límites Jurisdiccionales, Carp. 4, N.18 y Carp. 10, N.68; y A.M.G., S.3 antigua, L.388, N.10.

⁶⁴¹ A.F.B., Administrativo, Obras Municipales, Reg.61, N.10, Reg.62, N.3, Reg.63, N.1-2; Carreteras, Carp. 233, Exp. 38 y Carp. 235, Exp. 135; A.H.M.G., Carp. 9, N.18; Carp. 53, N.17; Carp. 53, N.6; A.M.G., S.1 antigua, L.83, N.7; L.197, N.6; y S.2 antigua, L.16, N.14. El edificio de escuelas municipales se habilitó inicialmente para esa función, y para la de cuartel de la Guardia Civil y mercado de abastos.

alumbrado eléctrico, ya no había distinciones entre Algorta y Las Arenas, y se refería a los dos núcleos urbanos del municipio por igual⁶⁴².

De esta manera, hacia 1900 se habían mitigado las diferencias iniciales de relación con las instituciones municipales entre Algorta y Las Arenas. La nueva época que para Getxo significó el inicio del siglo XX actuaría sobre un territorio que había sufrido un considerable avance en su estructuración territorial.

12.2. El veraneo como motor de la urbanización

Los desplazamientos lúdicos y temporales a la costa durante la estación estival constituyen un fenómeno social propio de la edad contemporánea que se diferencia con claridad de los precedentes aristocráticos. La práctica del veraneo en el litoral define una modalidad propia de turismo que se caracteriza, a diferencia de otras, por la tendencia causada a la sedentarización de los visitantes en un enclave determinado al que se retorna regularmente cada año. Surgían así localidades especializadas en el turismo estable, las *estaciones*. El nacimiento de estas colonias de veraneo fue acompañado de la definición de premisas urbanísticas específicas, derivadas de su nacimiento como alternativas respecto a la ciudad urbano-industrial⁶⁴³. Un componente fundamental de su definición urbana estaba constituido por la eliminación de los caracteres negativos asociados a la industrialización, como el utilitarismo, la suciedad y, en general, la contaminación estética e higiénica del paisaje residencial urbano.

En el caso del proceso de urbanización practicado en la anteiglesia de Getxo a partir de mediados del siglo XIX, no cabe duda de que el impulso fundacional deriva en gran medida de la actividad turística y que se enmarca perfectamente en ese contexto general a la mayoría de las naciones europeas. Sin embargo, no puede considerarse a Getxo en el mismo plano que las estaciones turísticas decimonónicas propiamente dichas, es decir, aquellas localidades que *exclusivamente* por su situación topográfica paisajista o higiénica, por la presencia de playa o fuentes termales atraían durante la temporada un grupo mayor o menor de visitantes. Aunque el éxito alcanzado por algunas de ellas o paralelas transformaciones territoriales dieron lugar a la conformación de grandes núcleos urbanos a su alrededor, en principio, la autonomía y especificidad de este tipo de poblaciones permitía que solieran situarse en lugares alejados de cualquier núcleo urbano, e incluso deshabitados.

⁶⁴² A.H.M.G., Carp. 33, N.18(a) y 18(b); Carp. 41, N.11; A.M.G., S.1 antigua, L.416, N.17.

⁶⁴³ Reflexiones sobre estas mismas cuestiones se pueden hallar en P. SICA, *Historia del urbanismo. El siglo XIX. op. cit.*, vol.1, pp. 980-1029. En el caso español y en un contexto con ciertos paralelismos al de Getxo C. ÁLVAREZ QUINTANA, *Baños de mar en Ribadesella ...*, *op. cit.*, pp. 122-137 y 503-513.

Al contrario, Getxo se situaba a poca distancia de una pujante ciudad que iniciaba un acelerado proceso de desarrollo económico centrado en la industria. De esta forma, si bien el planteamiento de servicios y resorts turísticos era muy semejante a las puras estaciones balnearias, y se pretendía atraer a la clientela nacional e internacional asidua a la naciente red de poblaciones de recreo, desde el principio el usuario preferente fue la propia burguesía bilbaína, que la convirtió en *su* estación de baños. Por consiguiente, más que un modelo puramente turístico habría que relacionarlo con un temprano desarrollo de la residencia secundaria, con amplios referentes en las ciudades europeas y españolas del momento.

En este sentido, la actitud de la familia Aguirre, principal impulsora de la promoción turística e inmobiliaria y protagonista de la mayoría de las más importantes iniciativas en ambos campos hasta principios del siglo XX, fue también decisiva. Aunque sea una idea que ya ha sido comentada con anterioridad parece que merece la pena remarcar la concepción implícita a todo el planteamiento promocional de los Aguirre de que Getxo, o más bien Las Arenas, era la playa de Bilbao y que el desarrollo de su entorno significaba el del Bilbao, que se beneficiaba así de las ventajas de constituirse en *Población de Baños*.

El balneario era el *Establecimiento de Baños de Mar Bilbaínos*, la localidad que fundaron era Las Arenas de Bilbao y en todos los planos o mapas que se confeccionaron por su iniciativa encontramos repetidos la *ría de Bilbao*, *El Abra de Bilbao*, ...etc. La definición más explícita de este planteamiento se dio en el folleto que editaron para fomentar la suscripción del ferrocarril que planeaban hasta la Avanzada de Algorta en 1872, significativamente denominado *Bilbao, población de baños*. Pese a su longitud, creemos que la claridad de la exposición original merece reproducir esta parte: ⁶⁴⁴

La moda de los baños de mar y la competencia que por este motivo se ha establecido entre unos puertos y otros, requieren que Bilbao tenga tan buenas condiciones como sus rivales para recibir a los forasteros, bien sea en la villa invicta, donde podrán albergarse con toda comodidad y visitar las playas de baños sin violentarse con un verdadero viaje, espuestos (sic) al calor, al polvo y a la lluvia, como actualmente sucede, o bien para que residan en los mismos puertos y puedan disfrutar fácilmente de todas las distracciones de Bilbao.

Las corridas de toros, diversión favorita de los bilbaínos, y que durante ocho días atraen muchísimos forasteros, perjudican sin embargo, a la vez, los intereses de los puertos de baños cuya temporada se interrumpe con este motivo, trastornando a las familias que suelen continuar tomando baños. Nada de esto sucederá desde el momento en que se establezca la vía férrea, porque sin trasladarse de sus estancias veraniegas, ni violentarse en lo más mínimo, podrán asistir a todas las diversiones del mes de Agosto.

⁶⁴⁴ J. DE PEÑACERRADA, *Bilbao, puerto de baños...*, op. cit., pp. 9-11.

Las familias de Bilbao que por sus negocios no puedan residir en los puertos, tendrán sin embargo la comodidad y economía de tomar los baños, y podrán evitar las horas de más calor, transportándose rápidamente a las playas. La higiene del bilbaíno (...) exige que cierta parte considerable del público que trabaja los seis días de la semana, quizá en sitios insalubres y poco ventilados, vaya a respirar los aires puros del mar los días destinados al descanso y a la distracción; y ésta interesante parte de nuestro vecindario, se trasladará a las orillas del mar, todos los días festivos de buen tiempo, desde el momento en que se establezcan trenes baratos. Debemos tocar otra cuestión no menos importante. La emigración creciente de bañistas forasteros, con el aumento de comodidades que se van creando aquí por el estímulo de los que se han dedicado a este asunto, ha fijado ya y fijará mas y mas cada día la atención de las familias que hasta ahora se dirigían a otros puertos nacionales o extranjeros. Comprendemos que todavía no estamos en condiciones de luchar con Biarritz, San Sebastián ni Santander; pero nadie nos negará que ocupamos ya el primer lugar después de estos puntos y que convertido Bilbao en puerto de baños, competirá con ellos».

Esta mención encaja perfectamente con el otro rasgo característico de las urbanizaciones desarrolladas en Getxo entre 1860 y 1900 pero que en gran medida se mantendrá también a lo largo del primer tercio del siglo XX. Se trata de la importancia de la iniciativa privada en la definición territorial local.

12.3. La apropiación espacial en el origen de la urbanización

La desamortización representó en Getxo una auténtica apropiación del espacio por parte de un reducido grupo de personas, la mayoría extraños a la Anteglesia. Se conformó así una nueva estructura de la propiedad espacial que se caracterizaba por la extremada concentración. La capacidad de presión de los grandes propietarios resultantes, unida a la debilidad de los poderes públicos locales y provinciales, permitió que los primeros pudieran desarrollar durante muchos años políticas territoriales absolutamente independientes de cualquier regulación de índole general.

Pero aunque en Getxo este mecanismo adquiriera un valor extremo, no es exclusivo de esta localidad. A lo largo de toda la Ría de Bilbao, tanto la industria como las residencias necesitaron grandes superficies donde situarse. Particularmente, los sectores dominantes de la industria alrededor de 1900 (siderurgia, metalurgia, construcción naval) y todo lo relacionado con la minería del hierro, eran enormes consumidores de suelo. Además, generaban un tráfico de gran volumen que requería amplias extensiones portuarias, y de infraestructuras de comunicaciones para gestionarse.

Por lo tanto, las decisiones de ubicación de las nuevas factorías, terminales ferroviarios y muelles debían de contar con la disponibilidad de terrenos de grandes dimensiones, y con facilidad de acceso desde la ría, que era a la vez el

puerto y el eje director del nuevo espacio industrial y residencial⁶⁴⁵. Esto, que podía haber sido motivo de conflicto, se convirtió en una importante fortaleza para el desarrollo de las actividades productivas.

Por una parte, el puerto de la ría mantuvo siempre una gestión unificada, y mediante instituciones (Consulado de Bilbao, Junta de Obras del Puerto de Bilbao) vinculadas de una forma u otra a los intereses económicos bilbaínos. Y sobre todo, mantuvo una extraordinaria capacidad de imponer sus puntos de vista, muchas veces poco coincidentes con las necesidades de los ciudadanos de los núcleos urbanos vecinos.

Por otro lado, la configuración medioambiental e histórica de la ría había propiciado un curso bajo y sinuoso, donde los meandros y los distintos cursos afluentes daban lugar a una serie de bancos arenosos, marismas, vegas y playas, cuyo encauzamiento y fijación de un curso definitivo fue labor de varios siglos de trabajos. La mayoría de estos terrenos, de complicado aprovechamiento agrícola, permanecieron bajo control municipal bajo la fórmula de bienes comunales o de propios. Así, las grandes fincas *públicas* a lo largo de los márgenes de la ría se mantuvieron fuera del mercado hasta que primero los problemas financieros de las haciendas locales vascas, cada vez más acuciantes durante el periodo entre la guerra de la convención (1795) y la primera guerra carlista (1833-39), y luego la política desamortizadora del Estado (especialmente la Ley de Desamortización Civil de 1855), las introdujeron en el circuito mercantil de forma acelerada.

De esta forma, buena parte de los terrenos de las orillas de la ría de Bilbao, entre esta Villa y el Abra, salieron al mercado durante el periodo de expansión comercial e industrial que siguió al final de la Primera Guerra Carlista. Los grupos adinerados establecidos en Bilbao no perdieron esa oportunidad para adquirir la mayoría de ellos. Esta apropiación masiva fue determinante en el futuro de la configuración espacial y social de todo el área. A la posición de poder político, prestigio social y capacidades económicas, se le sumó un estricto control territorial de las áreas más valiosas en la nueva coyuntura industrial tras la expansión de 1876-1905, y con ella indirectamente de los ayuntamientos ribereños.

A partir de ese momento, fueron las necesidades y aspiraciones de los dirigentes establecidos en Bilbao las que determinarían durante muchos años la evolución de los restantes municipios de la Ría, configurando una organización espacial con distintos grados de especialización funcional. Hay un claro eje director de la totalidad del área, y es el control de la burguesía bilbaína del proceso. La apropiación fue tan masiva y contundente, que cuando se plantearon las instalaciones de los muelles, ferrocarriles y las grandes industrias en la ría, todo resultaba completamente *natural*, se daba por hecho que el suelo ya

⁶⁴⁵ El volumen, centralidad y valor de ese espacio ha quedado claramente manifestado cuando se ha acometido su recalificación y reconversión a nuevos usos, sobre todo residenciales y equipamientos, tras las crisis industriales de las décadas de 1970 y 1980.

pertenecía a los principales grupos empresariales, y que estos tendrían absoluta libertad para decidir sus inversiones.

Así, de forma también *natural*, los mejores terrenos, aquellos mejor orientados, comunicados y próximos a la ría, fueron mayoritariamente reservados primero, y ocupados inmediatamente, por las instalaciones industriales, portuarias y de infraestructuras. El resto, las no valoradas por su posición, propiedad compartimentada o fuerte pendiente, se dejaron para la construcción de las viviendas que demandaba la mano de obra atraída de forma masiva hacia las factorías de la Ría. En estos espacios, que se fueron extendiendo a lo largo de los arrabales de Bilbao y por toda la margen izquierda, la planificación fue prácticamente inexistente, y la actuación de los poderes públicos poco más que testimonial⁶⁴⁶.

Antes de 1900, las únicas áreas residenciales que contaron con algún mecanismo efectivo de planeamiento, con limitadísimas excepciones⁶⁴⁷, fueron las destinadas a los grupos pudientes. La principal fue el ensanche de Bilbao. En este contexto, el ensanche manifiesta una de sus características más determinantes: su función de reserva de suelo para la burguesía, en definitiva otra fórmula de apropiación. Así se comprende mejor la lentitud de su ocupación efectiva, que no se completaba hasta que los grupos a los que estaba dirigido contaran con efectivos y recursos suficientes. Y también que aunque hacia 1895 no llegaran ni a la mitad los solares y calles originales que se habían realizado, Bilbao decidiera ampliar su ensanche hacia Indautxu y San Mamés.

A la vez que en Bilbao se discutía y diseñaba su ensanche, no todos los terrenos de las riberas de la ría terminaban como suelo para la industria, el puerto o las infraestructuras. Las grandes superficies de marismas y terrenos arenosos propiedad del municipio de Getxo formaron parte de ese mismo proceso, pasando también rápidamente a manos de particulares bilbaínos. Sin embargo, esta vez el negocio al que estaban destinadas no eran nuevas siderurgias o astilleros, sino el naciente turismo vinculado a los baños de mar, y sus desarrollos residenciales.

De esta manera, la desamortización representa un *año cero* para la urbanización, porque modifica tanto la estructura de la propiedad territorial y el tipo de propietarios dominantes, que rompe absolutamente las líneas evolutivas propias del marco local, configurando una nueva lógica desde la que se originan los planeamientos futuros no sólo de la áreas propiamente desamortizadas

⁶⁴⁶ Una reciente visión de conjunto sobre el papel de la propiedad en el desarrollo de las ciudades en: R. Mas Hernández «El estudio de la propiedad urbana en España», en R. Mas Hernández y P. Lavastre (eds.), *Propiedad urbana y crecimiento de la ciudad: seminario celebrado 4-5 febrero 2002*, Casa Velazquez/Univ. Autónoma de Madrid, Madrid, 2005, pp. 241-266.

⁶⁴⁷ Se trataría de la parcelación de la vega de Alzaga, en Erandio, y algunas otras de pequeñas dimensiones. El planeamiento promovido por los poderes públicos (ayuntamientos) sólo comenzó a ser relativamente efectivo durante la década de 1920.

sino de todo su entorno. La propia dinámica desamortizadora, al dividir los distintos espacios en lotes de mayor o menor extensión según la calidad y situación de las propiedades influyó en la concreción de modelos de urbanización muy diversos. No sólo facilita a la iniciativa privada los terrenos donde construir, también condiciona los modos y características iniciales de la propia urbanización.

Sin embargo, la libertad de actuación de los grandes propietarios, que en algunos espacios determinados llegó a convertirse en un auténtico monopolio, implicó la concreción de un poder que se ejercía no solamente sobre las superficies directamente controladas, si no que les permitía arbitrar los condicionantes a los que debían someterse el resto de los propietarios y promotores pequeños. Este poder se podía ejercer de forma activa, al parcelar y vender, o pasiva, por medio de la retención de suelo según sus intereses. La forma de desarrollar la relación con el espacio dominado, resultó determinante entonces y sigue condicionando en la actualidad los límites las posibilidades de evolución futura.

Por contra, la intervención de los poderes públicos resulta débil y muy poco influyente. Su capacidad de presión sobre la actividad de los propietarios se manifestó muy reducida. En ello cumplió un papel importante las limitaciones legislativas dominantes durante la mayor parte del periodo considerado, que consagraban el absoluto derecho a la propiedad sobre cualquier otra consideración, Pero tampoco se puede olvidar que sólo en limitadas ocasiones se intentó desde las instancia públicas regular la actividad urbanística, y cuando se hizo no fueron capaces de articular un marco coherente y con una cierta continuidad que amenazara la omnipresencia de la libre promoción privada.

El modelo resultante de ocupación del espacio, ordenado y de calidad, considerado en paralelo con las espectaculares cifras de incremento de la población, ponen de manifiesto que los problemas de hacinamiento, caos urbanístico e insalubridad que en esas mismas fechas se estaban materializando en otras zonas alrededor de Bilbao y a lo largo de toda la margen izquierda de la ría, no tenían tanto que ver con la tantas veces repetida presión de la población en rápida expansión sobre un espacio reducido, como con los diferentes estímulos a la urbanización y edificación que se daban en cada zona

En definitiva, un grupo muy reducido de agentes aparecen como los protagonistas exclusivos de la configuración territorial y la definición del espacio urbano resultante. Prácticamente todos eran al principio ajenos a la propia anteiglesia de Getxo que, de esta forma, sufrió una rápida y profunda colonización de los capitales bilbaínos. La lógica implícita al planeamiento fue pues la dominante en el contexto de relaciones sociales y económicas de Bilbao, que actuaba en este sentido como cabecera metropolitana aún antes que se definiera un auténtico marco de relaciones interurbanas articuladas

12.4. Final de un modelo y nuevo papel en el contexto de la aglomeración de la Ría de Bilbao

Al final de la década de 1890 el espacio urbano de Getxo comenzó a transformarse. El veraneo y la segunda residencia no desaparecieron, pero paulatinamente fueron perdiendo su condición hegemónica para pasar a un segundo plano, englobados en la dinámica de un suburbio residencial, especializado en acoger la vivienda de los grupos burgueses dentro del naciente espacio metropolitano de Bilbao.

La justificación de este paso no es clara ni sencilla, por la propia imprecisión de su naturaleza, y por la confluencia de factores diversos. Así, la continuidad del negocio turístico se vio muy mermada por la desaparición de la playa de Las Arenas, consecuencia de las obras del puerto exterior del Abra. Pero las bases se deben buscar en el final del gran ciclo económico de la industrialización vizcaína, con la consolidación de una nueva sociedad. Una sociedad más compleja, que agudiza las contradicciones originarias en la distribución social y funcional del espacio de la metrópoli de la Ría. La presión política y social, unida a las facilidades que los medios de transporte —públicos y pronto también los automóviles particulares— llevó a una parte de la elite burguesa hacia la *auto segregación*⁶⁴⁸.

En general, en España todo el proceso de suburbanización anterior a la posguerra, sobre todo en cuanto se refiere a los espacios residenciales de la burguesía y clases medias, es todavía muy poco conocido. De cualquier forma, parece que, lo mismo que en otros países europeos, también en España una de las vías fundamentales para la estructuración de núcleos suburbanos de calidad pudo estar en la definición de una etapa previa, que preparaba los espacios que más adelante acogieran núcleos de segunda residencia y residencia definitiva en el extrarradio de las grandes ciudades. Esta etapa vendría caracterizada por el desarrollo de núcleos de poblamiento temporal, bien en relación a una playa, una estación termal, o simplemente un área con buenas condiciones de salubridad y paisajísticas, que mediante el incentivo de algún tipo de equipamiento recreativo logró estructurar un núcleo de población a su alrededor. En todos los casos parece que puede interpretarse que la actuación de grandes propietarios, y la vinculación con redes de transporte de cercanías (tranvía o ferrocarriles) fue trascendental para la superación de esta fase embrionaria.

Durante esos años, en Vizcaya se consolidó un modelo de desarrollo económico basado en la expansión de la gran industria, muy concentrada sectorial y espacialmente, que significó un recrudecimiento de la tensión social. Pa-

⁶⁴⁸ Una reflexión más amplia sobre este proceso en el caso de Bilbao, y su contextualización en el ámbito español y europeo, con referencias del marco historiográfico en: J. M. Beascochea Gangoití «La ciudad segregada de principios del siglo XX. Neguri, un suburbio burgués de Bilbao», *Historia contemporánea*, n.º 24, 2002, pp. 245-280.

ralelamente, la producción inmobiliaria de Bilbao, y más concretamente del Ensanche, se hallaba estrangulada por los intereses especulativos dominantes, que habían conseguido una peculiar estructuración urbana en la que un centro, el Ensanche, permanecía en gran parte vacío, esperando las condiciones que permitiera obtener rentabilidad a sus solares, mientras que rodeándolo por todas las direcciones se hacían grupos de viviendas de contenido social modesto o estrictamente obrero.

Físicamente, este hecho incrementó la capacidad de presión de la activa clase obrera bilbaína sobre los grupos privilegiados de la ciudad, presión especialmente sentida por la gran burguesía local. Los problemas de convivencia social derivados en gran medida de la pérdida de poder adquisitivo de los trabajadores se acelerarían poco después con la acumulación de grandes beneficios en manos de los pocos que estaban en condiciones de lucrarse de las condiciones de la Gran Guerra. Ahí se entendería la progresiva *autosegregación*.

El asunto del traslado definitivo al suburbio representa sin duda una generalización difícil de concretar documentalmente con los medios disponibles. Desde luego no existe una *burguesía*, que en un momento decide trasladarse a Getxo. Lo que sí aparecen son distintos miembros de esa clase, que por distintas motivaciones personales fueron poco a poco realizando ese traslado, cuya definitiva fijación podía retrasarse muchos años. Parece que un mecanismo habitual pasaba por disponer previamente de una casa ocupada en verano, y que la progresiva mejora en la articulación de las redes de transporte permitiera que el lento goteo de cambio en la consideración funcional de las urbanizaciones de Getxo se desarrollara sin interrupciones durante las dos primeras décadas del siglo XX.

Otro hecho determinante en todo momento, fue la estructuración de la propiedad territorial en el ámbito de Getxo, o más bien su acaparamiento por miembros de los grupos sociales privilegiados de Bilbao. Por una parte, los grandes propietarios, aquellos que desde su posición de dominio territorial podían plantear políticas autónomas, lo hacían condicionados por sus intereses y expectativas. Pero, a la vez, los propietarios pequeños, aquellos que únicamente contaban con una casa de verano, estaban en condiciones de ejecutar el traslado de residencia con una inversión mínima. Al contar en el área de Getxo con unas condiciones urbanas de calidad, sin problemas de conflictividad social, una estructura definida gracias al impulso del turismo estacional anterior (infraestructuras de comunicaciones, servicios públicos, recreativos, deportivos..) y grandes espacios aún sin urbanizar, se puede realizar una rápida y exitosa adaptación a la nueva coyuntura.

Concretar este proceso en unas fechas determinadas resulta muy difícil. Desde luego, se puede hablar de unos primeros años de tanteo, aproximadamente de 1895 a 1903, durante los que comenzaron a apuntarse signos dispersos de la tendencia que se manifestaría posteriormente. El año de 1903 es la fecha clave del inicio de los trabajos en Neguri, que coincide con la

construcción de la primeras grandes mansiones en Zugatzarte y Atxekolandeta. En 1919, la Sociedad de Terrenos de Neguri se disolvía por el éxito de la gestión, fundamentado en las espectaculares ventas de terrenos realizadas desde 1916. Esta fecha, que representa el comienzo de la bonanza económica derivada de las especiales condiciones de la Guerra Mundial, coincide con el planeamiento por parte del gran patrón industrial y naviero Ramón de la Sota de otro Neguri a pequeña escala sobre sus pinares de Ondategi, y se puede considerar el momento de definitiva consolidación del nuevo modelo.

Bibliografía General

- AA.VV., «Història urbana del Pla de Barcelona», *Actes del II Congrés d'Història del Pla de Barcelona*, Barcelona, 1990.
- AA.VV., «El Pla de Barcelona i la seva història», en *Actes del I Congrés d'Història del Pla de Barcelona in Barcelona*, editado por Institut Municipal d'Història de l'Ajuntament de Barcelona y ed. La Magrana, pp. 507, 1984.
- AA.VV., *Desamortización y Hacienda Pública*, Ministerio Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, 1986.
- AA.VV., *Etxea*, Diputación de Bizkaia, Bilbao, 2002.
- AA.VV., *Historia de la Sociedad Bilbaína*, El Cofre del Bilbaíno, Lib. Arturo, Bilbao, 1965.
- AA.VV., *Historia Urbana i intervenció en el centre historic*, Institut Cartografic de Catalunya, Barcelona, 1989.
- AA.VV., *III Jornadas de Estudios Históricos Locales de Vasconia. El espacio urbano en la Historia*, Vol. Cuaderno de Sección Historia-Geografía, 21, Eusko Ikaskuntza, Iruña, 1993.
- AA.VV., *La «belle époque» bilbaína, 1917-1922*. El Cofre del Bilbaíno, Lib. Arturo, Bilbao, 1964.
- AA.VV., *L'espai viscut. Colloqui internacional d'història local*, Valencia, 1989.
- AA.VV., *Leyes Hipotecarias de España, Fuentes y evolución*, Vol. 2, Centro de Estudios Hipotecarios-Ed. Castalia, Madrid, 1974.
- AA.VV., *Madrid en la sociedad del siglo XIX*, Comunidad de Madrid, Madrid, 1986.
- AA.VV., *Primer Congreso de Estudios Vascos, Oñate 1918*, J.J. Rochelt, Bilbao, 1919.
- AA.VV., *Segundo Congreso de Estudios Vascos. Pamplona, 1922. Enseñanza y Cuestiones Económico-Sociales*, Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián, 1922.
- AA.VV., *Siglo y medio de urbanismo en España (monográfico)*, 1996.
- AA.VV., *Tiempo y espacio en el Arte. Homenaje al profesor Antonio Bonet Correa*, Universidad Complutense, Madrid, 1994.
- AA.VV., *Urbanismo en España de 1900 a 1950*, Banco Hipotecario de España Madrid-Barcelona, 1982.
- AA.VV., *Gli spazi del potere*, Inst. Ernesto Ragioneri, Florencia, 1989.

- AGIRREAZKUENAGA, J. et al., *Diccionario Biográfico de los Diputados Generales, Burocratas y Patricios de Bizkaia (1800-1876)*, Juntas Generales de Bizkaia, Bilbao, 1995.
- AGIRREAZKUENAGA, J., «Bizkaiko industriagintza XIX menderdian (1816-1870), Proto-industrializazioaren azkena eta Iraultza Industrialaren hastapenetan», *Eusko Ikaskuntza-Sociedad de Estudios Vascos, Cuadernos de Sección Historia-Geografía*, 4, 1984, pp. 119-137.
- AGIRREAZKUENAGA, J., *Vizcaya en el siglo XIX, las finanzas públicas de un estado emergente*, U.P.V./ E.H.U., Leioa, 1987.
- AGUILAR CIVERA, I., *El orden industrial en la ciudad. Valencia en la segunda mitad del siglo XIX*, Diputación de Valencia, Valencia, 1990.
- AGUIRRE, A., *Excursiones y recuerdos*, Juan E. Delmas, Bilbao, 1871.
- AGUIRRE, A., *Pasando el río... Engrandecimiento de Bilbao en los últimos quince años*, Bilbao, 1891.
- AGULHON, M., et al., *La Ville de l'âge industriel. Le cycle hausmannien*, Paris, 1998.
- AIRALDI, L., «Pianificazione urbanistica e trasformazione del territorio sulla Riviera romagnola», *Storia Urbana*, 32, 1985, pp. 123-160.
- ALCAIDE, A. (et. al.), *Análisis económico del sector de la construcción*, Colegio Universitario de Estudios Financieros, Consejo Superior Bancario, Madrid, 1982.
- ALEMANY LLOVERA, J., *Los puertos españoles en el siglo XIX*, M.O.P.U., Madrid, 1991.
- ALIO, M. A., «Els expedients d'obres particulars com a eina d'anàlisi del procés urbà. Vilafranca del Penedès, 1845-1945», en *Les ciutats petites i mitjanes a Catalunya. II Setmana d'Estudis Urbans a Lleida*, Generalitat de Catalunya, Barcelona, 1987 pp. 577-593.,
- ALIO, M. A., *Projectes i realitat d'un procés urbà decimonòmic. Vilafranca del Penedès, 1865-1939*, (Col. Geo-crítica), Universidad de Barcelona, Barcelona, 1986.
- ALONSO OLEA, E. J. y BEASCOECHEA GANGOITI, J. M., «Fiscalidad territorial y propiedad urbana en el País Vasco. Los años finales del siglo XIX», *Vasconia. Cuadernos de Historia-Geografía*, n.º 25, 1998, pp. 5-35.
- ALONSO OLEA, E. J., *Continuidades y discontinuidades de la Administración provincial en el País Vasco. 1839-1978. Una <<esencia>> de los Derechos Históricos.*, IVAP/HAEE, Bilbao, 1999.
- ALONSO OLEA, E. J., *El Concierto Económico (1878-1937). Orígenes y formación de un Derecho histórico*, IVAP, Oñati, 1995.
- ALONSO OLEA, E. J., *Real Club Marítimo del Abra. Real Sporting Club, 1898-2002*, RCMA-RSC, Bilbao, 2002.
- ALONSO PEREIRA, J. R., *La ciudad lineal de Madrid*, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 1998.
- ALTOS HORNOS DE VIZCAYA, *Monografía de la sociedad Altos Hornos de Vizcaya, de Bilbao año 1909*, Establecimiento gráfico Thomas, Barcelona, s.a.
- ÁLVAREZ MORA, A., «Problemas de investigación en «Historia Urbanística»», *Historia Urbana*, 1, 1992, pp. 83-102.
- ÁLVAREZ QUINTANA, C., *Baños de mar en Ribadesella 1890-1936. Urbanismo, arquitectura y sociedad*, Asociación Cultural Amigos de Ribadesella, Ribadesella, 1995.
- ALVARGONZÁLEZ, R. M. y ROZA, M., *La desecación de marismas en la ría de Ailés en los siglos XIX y XX*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 2000.
- ALVARGONZÁLEZ, R. M., «Tranvías y espacio urbano en Gijón (1889-1963)», *Eria*, 1985, pp. 131-187.

- ALVARGONZÁLEZ, R. M., *Gijón, industrialización y crecimiento urbano*, Salinas, Oviedo, 1977.
- ALVARGONZÁLEZ, R. M., *Somió. La ciudad jardín de Gijón. Estudio de Geografía Urbana*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 1999.
- ALZOLA Y MINONDO, P. De, «Habitaciones para obreros», *Revista Vizcaya*, 1, 1886, pp. 1-59.
- ALZOLA Y MINONDO, P. De, *La cuestión del Ensanche. Artículos del Sr. X en contestación al Sr.Exoristo*, Vda. de E.Calle, Bilbao, 1893.
- AMANN, C.E. «Neguri», *Civitas*, 7, 1915, pp. 193-204.
- ANDERSON, S. C. y TABB, B. H. (Eds.), *Water, leisure and culture: European historical perspectives*, Berg, Oxford, 2002.
- ANGUITA CANTERO, R., *La ciudad construida. Control municipal y reglamentación edificatoria en la Granada del siglo XIX*, Diputación de Granada, Granada, 1997.
- ANTOLÍN URÍA, J. E., «Evolución urbana y análisis desde 1876 hasta nuestros días del desarrollo industrial y residencial de los municipios de Baracaldo, Sestao, Portugalete, Trapaga y Ortuella, el factor industrial y minero», *Anuario de la EVETU*, 1989, pp. 11-68.
- APARICIO PÉREZ, Celia M.^a, «La especulación del suelo en San Sebastián y su jurisdicción tras el incendio de 1813», *Ernao*, 2, 1986, pp. 135-171.
- APARICIO PÉREZ, Celia M.^a, *Poder municipal, economía y sociedad en la ciudad de San Sebastián (1813-1855)*, Instituto Dr. Camino, San Sebastián, 1991.
- ARALUCE, A., «El barrio aristocrático de Neguri en la Anteiglesia de Guecho», *Vida Vasca*, XLIV, 1967.
- ARANA, I., *La Liga Vizcaína de Productores y la política económica de la Restauración, 1894-1914*, Caja de Ahorros Vizcaína, Bilbao, 1988.
- ARANA, I., *Víctor Chávarri: un hombre, una época.*, Ayuntamiento de Portugalete, Portugalete, 2004.
- ARBAIZA VILALLONGA, M., «Estrategias familiares y Transición Demográfica en Vizcaya (1825-1930)». Tesis Doctoral, Universidad del País Vasco, 1994.
- ARBAIZA VILALLONGA, M., et al., «Mundo rural y mundo urbano en la transición de la mortalidad vizcaína (1770-1930)», *Boletín de la Asociación de Demografía Histórica*, vol. XIV, n.º 2, 1996, pp. 19-55.
- ARBAIZA VILALLONGA, M., *Familia, trabajo y reproducción social: Una perspectiva microhistórica de la sociedad vizcaína a finales del Antiguo Régimen*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1996.
- ARCHER, J., «Ideology and aspiration. Individualism, the Middle Class, and the Genesis of the Anglo-American Suburb», *Journal of Urban History*, 14, 2, 1988, pp. 214-253.
- ARPAL POBLADOR, J., *Las ciudades. Visión histórica y sociológica*, Montesinos, Barcelona, 1983.
- ARPAL, J. y MINONDO, A., «El Bilbao de la industrialización, una ciudad para una élite», *Saioak*, 2, 1978, pp. 31-68.
- ARRIAGA, E. de., *El Bilbao anecdótico de la segunda mitad del siglo XIX*. El Cofre del Bilbaíno, Lib. Arturo, Bilbao, 1961.
- ARRIOLA, P. M., «La ciudad-jardín de Vitoria-Gasteiz», *Lurralde*, 7, 1984, pp. 287-296.
- ARRIOLA, P. M., *La producción de una ciudad-máquina del capital. Vitoria-Gasteiz*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1991.

- ARROYO HUGUET, M., *La industria del gas de Barcelona, 1841-1933. Innovación tecnológica, territorio urbano y conflicto de intereses*, Serval, Barcelona, 1996.
- ARTAZA, C. de., *El Libro de Bilbao y sus cercanías. Guía artístico-comercial*, J. M. de Vivancos y Cia., Bilbao, 1896.
- AYMONINO, C., *Origen y desarrollo de la ciudad moderna Barcelona*, G. Gili, Barcelona, 1972.
- AYUNTAMIENTO DE GUECHO, *Ordenanzas Municipales de Edificación y de Policía de la Anteiglesia de Guecho. Año 1894*, Imp. y Enc. Bidebarrieta, Bilbao, 1905.
- AZAGRA ROS, J., «De los padrones de riqueza como fuente para la historia agraria del siglo XIX», *Estudios de historia de Valencia*, 1978, pp. 415-432.
- AZAGRA ROS, J., «Fuentes Fiscales y geografía de Rentas Urbanas», *Catastro*, 20, 1994, pp. 78-87.
- AZAGRA ROS, J., y ROMERO GONZÁLEZ, J., «La propiedad del espacio periurbano en la Valencia del Ensanche, apuntes para un estudio de Historia Urbana», *Catastro*, 15, 1993, pp. 8-24.
- AZPIRI ALBÍSTEGUI, A., *Urbanismo en Bilbao: 1900-1930*, Gobierno Vasco, Vitoria, 2000.
- BAESCHLIN, A., *La arquitectura del caserío vasco*, Eusko Ikaskuntza, San Sebastián, 1992 (orig.1930).
- BAHAMONDE MAGRO, A. et al., *Atlas histórico de las comunicaciones en España, 1700-1998*, Madrid, 1998.
- BAHAMONDE MAGRO, A. y OTERO CARVAJAL, L. E., *La sociedad madrileña durante la Restauración. 1876-193*, pp. 523-594, 1, Comunidad de Madrid, Madrid, 1989.
- BAHAMONDE MAGRO, A. y TORO MÉRIDA, J., *Burguesía, especulación y cuestión social en el Madrid del siglo XIX*, Siglo XXI, Madrid, 1978.
- BAHAMONDE MAGRO, A., «La historia urbana», en FUSI, J. P. (Ed.), *La historia en el 92*, pp. 47-67, Madrid, Ayer, 10, 1993.
- BALCKBOURN, D., «Fashionable Spa Towns in Nineteenth-century Europe», en ANDERSON, S. C. y TABB, B. H. (Eds.), *Water, leisure and culture: European historical perspectives*, Berg, Oxford, 2002, pp. 9-22.
- BALPARDA Y DE LAS HERRERÍAS, G. de., *Ensanche-Urbanización y anexiones a Bilbao, Conferencia*, Bilbao, 1907.
- BARAÑANO, K. M., GONZÁLEZ DE DURANA, J. y JUARISTI, J., *Arte en el País Vasco*, Cátedra, Madrid, 1987.
- BARJAU, S. Et al. (Eds.), *La formació de l'Eixample de Barcelona. Aproximacions a un fenomen urbà*, OCSA, Barcelona, 1990.
- BARKE, M. et al. (Eds.), *Tourism in Spain: critical issues*, CAB International, Wallingford, 1996.
- BARREIRO PEREIDA, P., «Casas baratas. La vivienda social en Madrid. 1900-1936», C.O.A.M., Madrid, 1992.
- BARRIO LOZA, J. A. (Dir.) *Bizkaia. Arqueología, urbanismo y arquitectura histórica. III Bilbao y su entorno. Las Encartaciones*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1991.
- BASAS FERNÁNDEZ, M., *Aspectos de la vida económica de Bilbao de 1861 a 1866*, Bilbao, Camara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, 1967.
- BASAS FERNÁNDEZ, M., *El crecimiento de Bilbao y su comarca Bilbao*, Bilbao, 1969.
- BASSOLS COMA, M., *Génesis y evolución del Derecho Urbanístico Español, 1812-1956*, Montecorvo, Madrid, 1973.

- BASTIDA, R., *El problema urbanístico de Bilbao, Conferencia pronunciada en el salón de las asociaciones de arquitectos e ingenieros industriales de Vizcaya el 17-11-1923*, José A. de Lerchundi, Bilbao, 1924.
- BASTIÉ, J., *La croissance de la banlieue parisienne*, P.U.F., París, 1964.
- BASURTO FERRO, N. et al., *El Bilbao que pudo ser: proyectos para una ciudad, 1800-1940*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1999.
- BASURTO FERRO, N., «Arquitectura del siglo XIX. Estado de la cuestión respecto a su estudio y algunas propuestas de investigación», *Bidebarrieta. Anuario de Humanidades y Ciencias Sociales de Bilbao*, vol. II, 1997, pp. 55-64.
- BASURTO FERRO, N., «El Plan «Lázaro», el veto a una utopía urbana», *Kobie (Bellas Artes)*, 4, 1987.
- BASURTO FERRO, N., «El primer ensanche de Bilbao, Oportunismo y vacío legal», en *III Jornadas de Estudios Históricos Locales de Vasconia, Iruña, 1993, Cuaderno de Sección Historia-Geografía, 21*, pp. 229-242, Donostia, Eusko Ikaskuntza / Sociedad de Estudios Vascos, 1993.
- BASURTO FERRO, N., «Los Ensanches y la arquitectura de una burguesía emergente», en GONZÁLEZ CEMPELLÍN, J. M. y ORTEGA BERRUGUETE, A. (Eds.), *Bilbao, Arte e Historia*, pp. 113-143. 2, Diputación de Bizkaia, Bilbao, 1990.
- BASURTO FERRO, N., *Leonardo Rucabado y la arquitectura montañesa*, Colegio de Arquitectos de Cantabria, Santander, 1987.
- BASURTO FERRO, N., *Los maestros de obras en la construcción de la ciudad*, Diputación Foral de Bizkaia, Departamento de Urbanismo, Bilbao, 1999.
- BASURTO LARRAÑAGA, R., *Guecho. La evolución de los modos de vida de una anteiglesia de Vizcaya*, Harriluze-Ayuntamiento de Getxo, Bilbao, 1989.
- BEASCOECHEA GANGOITI, J. M., «Castillos en la Ría de Bilbao. Vivienda y burguesía (1860-1930)», en BEASCOECHEA GANGOITI, J. M., GONZÁLEZ PORTILLA, M. y NOVO LÓPEZ, P. (Eds.), *La ciudad contemporánea, espacio y sociedad*, Universidad País Vasco/Univ. Puebla, Bilbao, 2006, pp. 427-456.
- BEASCOECHEA GANGOITI, J. M., «Jerarquización social del espacio urbano en el Bilbao de la industrialización», *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. VII, núm. 146(022), 2003, pp. 1 de agosto de 2003. [http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-2146\(2022\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-2146(2022).htm).
- BEASCOECHEA GANGOITI, J. M., «La ciudad segregada de principios del siglo XX. Neguri, un suburbio burgués de Bilbao», *Historia contemporánea*, n.º 24, 2002, pp. 245-280.
- BEASCOECHEA GANGOITI, J. M., «Veraneo y urbanización en la costa cantábrica durante el siglo XIX: las playas del Abra de Bilbao», *Historia contemporánea*, n.º 25, 2002, pp. 181-202.
- BEASCOECHEA GANGOITI, J. M., «La Ría, el puerto, sus riberas, dos orillas unidas por un puente», en *Cien años del Puente Bizkaia*, Diputación de Bizkaia, Bilbao, 1993, pp. 49-92,.
- BEASCOECHEA GANGOITI, J. M., «Sociedad y política territorial en Getxo (1855-1935), la familia Aguirre-Coste», en *III Jornadas de Estudios Históricos Locales de Vasconia, Iruña, 1993, Cuaderno de Sección Historia-Geografía, 21*, Donostia, Eusko Ikaskuntza / Sociedad de Estudios Vascos, 1993, pp. 301-328,.
- BEASCOECHEA GANGOITI, J. M., *Getxo. Monografía histórico artística*, Diputación de Vizcaya, Bilbao, 1992.
- BEASCOECHEA GANGOITI, J. M., GONZÁLEZ PORTILLA, M. y NOVO LÓPEZ, P. (Eds.), *La ciudad contemporánea, espacio y sociedad*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2006.

- BEEVERS, R., *The Garden City Utopia; A Critical Biography of Ebenezer Howard*, Palgrave MacMillan, Nueva York, 1988.
- BENEVOLO, L., *La ciudad europea*, Crítica, Barcelona, 1993.
- BENEVOLO, L., *Los orígenes del urbanismo moderno*, Blume, Madrid, 1981.
- BENTMANN, R. y MULLER, M., *La villa como arquitectura del poder*, Barral, Barcelona, 1975.
- Bilbao. y sus cercanías (cuaderno fotográfico). s.l. (Bilbao), s.a. (aprox. 1880).
- BINFORD, H. C., *The First suburbs, Residential Communities on the Boston Periphery, 1815-1860*, University of Chicago Press, Chicago, 1985.
- BLAT, J., *Vivienda obrera y crecimiento urbano (Valencia 1856-1936)*, Generalitat Valenciana y Colegio Oficial Arquitectos Comunidad Valenciana, Valencia, 2000.
- BONAMUSA, F. y SERRALLONGA, J., (Ed.), *La Sociedad Urbana*, Asoc. Historia Contemporánea, Barcelona, 1994.
- BONET CORREA, A. (Ed.), *Urbanismo e Historia Urbana en el Mundo Hispano*, Universidad Complutense, Madrid, 1985.
- BONET CORREA, A., MIRANDA, F. y LORENZO, S., *La polémica ingenieros-arquitectos en España. Siglo XIX*, Madrid, 1985.
- BONET CORREA, A., *Morfología y ciudad*, G. Gili, Barcelona, 1978.
- BORTOLOTTI, L., *Storia, città, e territorio*, Franco Agnelli, Milan, 1979.
- BRANDIS, D., *El paisaje residencial en Madrid*, M.O.P.U., Bilbao, 1983.
- BRANDIS, D. y MAS HERNÁNDEZ, R., «La Ciudad Lineal y la práctica inmobiliaria de la Compañía Madrileña de Urbanización (1894-1931)», *Ciudad y Territorio*, 3/1981, 1981, pp. 41-76.
- BUDER, S., *Visionaries & Planners, The Garden City Movement and the Modern Community*, Oxford University Press, Nueva York, 1990.
- BURNETT, J. A., *Social History of Housing, 1815-1970*, Methuen, Londres, 1978.
- CALVO SÁNCHEZ, M.J., *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*, Grupo Doctor Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián, 1983.
- CAMPS CURA, E. «Industrialización y crecimiento urbano, la formación de la ciudad de Sabadell», *Historia Económica*, año V, 1,1987, pp. 49-71.
- CANGA ARGUELLES, J., *Diccionario de Hacienda con aplicación a España*, Madrid, Instituto de Est. Fiscales, 1968.
- CANNADINE, D.N. (Ed.), *Patricians, power and politics in nineteenth-century towns*, Leicester U.P., Leicester, 1982.
- CANNADINE, D.N., *Lords and Landlords; The Aristocracy and the Towns 1774-1967*, Leicester, 1980.
- CANNADINE, D.N. y REEDER, D. (Eds.), *Exploring the urban past. Essays in urban history by H.J. Dyos*, Cambridge University Press, Londres, 1982.
- CANOSA ZAMORA, E. y RODRÍGUEZ CHUMILLAS, I., «Urbanización marginal en la periferia noreste de Madrid», *Ciudad y Territorio*, 66, 1985, pp. 11-41.
- CANOSA ZAMORA, E., *La promoción inmobiliaria en la periferia noreste de Madrid*, Universidad Autónoma de Madrid/Ministerio Economía y Hacienda, Madrid, 1995.
- CAPEL SAEZ, H., *Capitalismo y morfología urbana en España*, Barcelona, Los libros de la Frontera, 1975.
- CAPEL, H., *La morfología de las ciudades. I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 2002.
- CAPEL, H., *La morfología de las ciudades. II. Aedes facere: técnica, cultura y clase social en la construcción de edificios*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 2005.

- CAPITEL, A. *et al.*, *Homenaje a Ricardo Bastida*, Bilbao, Banco de Bilbao, 1983.
- CAROZZI, C., MIONI, A., ROZZI, R. y SORI, E., «Gli studi sulle città italiane ed i problemi aperti di storiografia urbana», *Storia Urbana*, 1,1, 1977.
- CARRERAS CANDI, F. (Dir.), *Geografía General del País Vasco-Navarro*, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1980 (2.^a).
- CARRERAS, A. y TAFUNELL, X. (Eds.), *Estadísticas históricas de España: siglos XIX y XX*, Fundación BBVA, Bilbao, 2005.
- CASTAÑER, X. (Ed.), *Arte y arquitectura en el País Vasco: el patrimonio del románico al siglo XX*, Nerea, San Sebastián, 2003.
- CASTELLS, L. (Ed.), *Los trabajadores en el País Vasco*, Siglo XXI, Madrid, 1993.
- CASTELLS, L. *Modernización y dinámica política en la Sociedad Guipuzcoana de la Restauración, 1876-1915*, Siglo XXI, Madrid, 1987.
- CASTELLS, L. y RIVERA, A., «Notables e intrusos. Elites y poder en el País Vasco (1876-1923)», *Historia contemporánea*, n.º 23, 2001, pp. 629-680.
- CASTELLS, L.(Ed.), *El rumor de lo cotidiano. Estudios sobre el País Vasco Contemporáneo*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1999.
- CASTELLS, M., *Crisis urbana y cambio social*, Siglo XXI, Madrid, 1981.
- CASTILLO, S. (Ed.), *La Historia Social en España. Actualidad y perspectivas*, Siglo XXI, Madrid, 1991.
- CASTRILLO ROMÓN, M., *Reformismo, vivienda y ciudad. Orígenes y desarrollo del debate en España. 1850-1920*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 2001.
- CASTRO, C., *La revolución liberal y los municipios españoles*, Alianza, Madrid, 1979.
- CAVA MESA, B., «Los orígenes del tranvía de Bilbao a Las Arenas», en *II Congreso Mundial Vasco. Historia de Euskal Herria*, Bilbao, 1987.
- CAVA MESA, B., *Historia del Tranvía Urbano en la Villa de Bilbao (1884-1954)*, Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 1990.
- CAZ ENJUTO, M. R. del, *El agua en el seno de las aguas: la ordenación del espacio balneario en el Cantábrico*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 2001.
- CEARRETA, A., «Cambios medioambientales en la Ría de Bilbao durante el Holoceno», en BEASCOECHEA J. M., MEAZA, G. y SERRANO, S. (Eds.), *Homenaje a Félix María Ugarte Elorza*, pp. 435-454, Cuadernos de Sección Historia-Geografía 20, Eusko ikaskuntza, Donostia, 1993.
- CHADEFAUD, M., *Aux origines du tourisme dans les pays de l'Adour. Du mythe à l'espace, un essai de géographie historique*, Université de Pau et des Pays de l'Adour, Pau, 1987.
- CHICO ORTIZ, J.M., FERNÁNDEZ CARBALLEIRO, E. y ACERO HERNÁNDEZ, V., *Manual del Registro de la Propiedad*, Marcial Pons, Madrid, 1966.
- CHURRUCUA, E., «El puerto de Bilbao. Obras de defensa y camino de servicio de la costa de Algorta», *Rev.Obras Públicas*, XLIV (II) y XLVIII (II) 1897 y 1901.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M., *Los puertos marítimos del País Vasco*, Txertoa, San Sebastián, 1986.
- CLARK, S.D., *La sociedad suburbana*, IEAL, Madrid, 1975.
- CLEMENTE, E., «El crecimiento urbano de la Margen Izquierda del Bajo Nervión», *Lurralde*, 4, 1981, pp. 167-199.
- COMÍN COMÍN, F., *Hacienda y economía en la España contemporánea (1800-1936)*, Instituto Estudios Fiscales, Madrid, 1988.
- CORBIN, A., *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*, Mondadori, Barcelona, 1993.

- CORCUERA, J., *Orígenes, ideología y organización del Nacionalismo vasco. 1876-1904*, Siglo XXI, Madrid, 1979.
- COROMINAS I AYALA, M., *Los orígenes del Ensanche de Barcelona. Suelo, técnica e iniciativa*, Edicions UPC, Barcelona, 2002.
- CORTIZO ÁLVAREZ, T., *León. Producción y propiedad del suelo*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1984.
- DELCLAUX ARÓSTEGUI, I., *Pequeña historia de un desarrollo singular. Bilbao*, Ed. Indubán, Bilbao, 1975.
- DELMAS, J. E., *Guía histórico descriptiva del viajero en el señorío de Vizcaya (1864)*, G.E.V., Bilbao, 1980.
- DÍAZ MORLÁN, P., *Los Ybarra. Una dinastía de empresarios, 1801-2001*, M. Pons, Madrid, 2002.
- DÍEZ DE BALDEÓN, C., *Arquitectura y clases sociales en el Madrid del siglo XIX*, Siglo XXI, Madrid, 1987.
- DÍOS, S. de et al. (Eds.), *Historia de la Propiedad en España, siglos XV-XX: Primer Encuentro Interdisciplinar, Salamanca, junio de 1998*, Centro de Estudios Registrales, Madrid, 1999.
- DÍOS, S. de et al. (Eds.), *Historia de la propiedad en España: bienes comunales, pasado y presente: II Encuentro interdisciplinar, Salamanca, 31 de mayo a 3 de junio de 2000*, Centro de Estudios Registrales, Madrid, 2002.
- DOMINGO HERNÁNDEZ, M. M., *Construyendo Portugalete. Espacio urbano y alojamiento obrero, c.1937-1970*, Ayuntamiento de Portugalete, Portugalete, 1999.
- DOMINGO HERNÁNDEZ, M. M., *Vivienda obrera en Bilbao y el Bajo Nervión: las Casas Baratas, una nueva forma de alojamiento (1911-1936)*, Geografía, Història i Història de l'Art, Universitat de Girona, Girona, 2004.
- DUBY, G. (Ed.), *Historie de la France Urbaine. La ville de l'agè industriel*, Vol. IV, París, 1985.
- DYOS, H.J. (Ed.), *The Study of Urban History*, Arnold, Londres, 1968.
- DYOS, H.J. y WOLFF, D.A. (Eds.), *The Victorian City, Images and Realities*, Routledge, Londres, 1973.
- DYOS, H.J., *Victorian Suburb; a study of the Growth of Camberwell*, Leicester U. Press, Leicester, 1977.
- EHEVARRÍA, M., *Higienización de Bilbao*, Bilbao, 1894.
- EGAÑA, J., *El arquitecto Manuel María de Smith*, Arquitectura Contemporánea en España, EDARBA, Madrid, 1934.
- ERQUICIA OLACIREGUI, J. M., *Del planteamiento urbanístico a la ordenación del territorio. La necesidad de un cambio de escala*, Gobierno Vasco / Eusko Jaurlaritz, Vitoria-Gasteiz, 2003.
- ESCORIHUELA, M., *Topografía médica de Portugalete*, Madrid, 1872.
- ESCUDERO, A., «El «lobby» minero vizcaíno», *Historia Social*, 7, 1990, pp. 39-68.
- ESCUDERO, M. «Esplendor y caída del Gran Bilbao», *Estudios Territoriales*, 19, 1985.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. y HERNÁNDEZ MARCO, J.L. (Eds.), *La industrialización del norte de España*, Crítica, Barcelona, 1988.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, E., «La entrada de la tierra en el circuito comercial, la desamortización en Vascongadas. Planteamiento y primeros resultados», en NADAL, J. y TORTELLA, G. (Eds.), *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*, pp. 105-114, Barcelona, 1974.

- FERNÁNDEZ DE PINEDO, E., *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco (1100-1850)*, S.XXI, Madrid, 1974.
- FERRER, M. y PRECEDO, A., *El sistema urbano vasco. Las ciudades de Guipuzcoa y Vizcaya*, Leopoldo Zugaza, Durango, 1977.
- FISHMAN, R. L., «American suburbs/English suburbs. A Transatlantic Comparison», *Journal of Urban History*, 13, 3, 1987, pp. 237-251.
- FLORES, C., *Arquitectura española contemporánea*, Aguilar, Madrid, 1961.
- FOGELSON, R., *Bourgeois Nightmares: Suburbia, 1870-1930*, Yale University Press, New Haven, 2005.
- FOLIN, M., *La ciudad del capital*, G. Gili, Barcelona, 1976.
- FONTANA, J., «La desamortización de Mendizabal y sus antecedentes», en *Historia agraria de la España Contemporánea, I, Cambio social y nuevas formas de propiedad*, pp. 219-244, Crítica, Barcelona, 1985.
- FORASTER, J. R., BASTIDA E. y PÉREZ DE LA PEÑA, G., *Ricardo de Bastida. Arquitecto*, COAVN, Bilbao, 2002.
- FRASER, D. y SUTCLIFFE, A., (Eds.), *The pursuit of Urban History*, Edward Arnold, Londres, 1983.
- FRAY JUAN DE LA INMACULADA, *El Desierto de la Provincia de San Joaquín*. Vitoria, 1956.
- FREIXA, M., *El modernismo en España*, Cátedra, Madrid, 1986.
- FULLAONDO, D., *La arquitectura y el urbanismo en la región y el entorno de Bilbao*, Alfaguara, Madrid, 1969-71.
- FULLAONDO, D., *Manuel María Smith e Ibarra. Reestreno de un arquitecto*, COAM, Madrid, 1980.
- FUSI AIZPURUA, J. P., *El País Vasco. Pluralismo y nacionalidad*, Alianza, Madrid, 1984.
- FUSI AIZPURUA, J. P., *Política obrera en Vizcaya 1886-1923*, Turner, Madrid, 1975.
- GALARRAGA, I. et al., *Ensanches urbanos en las ciudades vascas*, Eusko Jaurilaritza/ Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2002.
- GALARZA, A., *Los orígenes del empresariado vasco. Creación de sociedades e inversión de capital. Bilbao, (1850-1882)*, Beitia, Bilbao, 1996.
- GALLEGO ANABITARTE, A. et al., *El derecho de aguas en España*, Vol. I, MOPU, Madrid, 1986.
- GARCÍA ABAD, R., *Historias de emigración. Factores de expulsión y selección de capital humano en la emigración a la Ría de Bilbao (1877-1935)*, Servicio Editorial. Universidad del País Vasco, Bilbao, 2005.
- GARCÍA BALLESTEROS, A. y REDONDO GONZÁLEZ, A., «El precio del suelo en las investigaciones de Geografía Urbana, problemática de las fuentes para su estudio en España», en *VII Coloquio de Geografía*, Pamplona, pp. 361-365, 2, 1981.
- GARCÍA BELLIDO, A. et al., *Resumen histórico del urbanismo en España*, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1968.
- GARCÍA COLMENARES, P., *La desamortización y la remodelación de la ciudad de Palencia (1836-1868)*, Diputación Provincial de Palencia, Palencia, 1986.
- GARCÍA CUADRIELLO, M. M., *Mar, veraneo y urbanización en Laredo (1850-1964)*, Universidad de Cantabria-Ayuntamiento de Laredo, Santander, 1996.
- GARCÍA DE CORTAZAR, F., «La oligarquía vasca a comienzos del siglo XX», en *Historia del Pueblo Vasco*, pp. 223-257, 3, San Sebastián, 1979.
- GARCÍA DEL REAL, T., BENTABON URETA, A. y MARTÍNEZ PARDO, P., *Legislación de Puertos*, Biblioteca de Obras Públicas, 38, Ministerio de Fomento, Madrid, 1880.

- GARCÍA DELGADO, J. L. (Ed.), *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*, Siglo XXI, Madrid, 1992.
- GARCÍA ESPUCHE, A., *El quadrat d'or. Centre de la Barcelona modernista. La formació d'un espai urbà privilegiat*, OCSA, Barcelona, 1990.
- GARCÍA I ESPUCHE, A. y GUARDIA I BASSOLS, M., *La construcció d'una ciutat, Mataró 1500-1900*, Alta Fulla, Barcelona, 1989.
- GARCÍA MERINO, L. V. (Ed.), *Los espacios rurales cantábricos y su evolución*, Universidad de Cantabria, Santander, 1990.
- GARCÍA MERINO, L. V., «Ría, puerto exterior, superpuerto. Tres etapas de la proyección de Bilbao hacia el mar», *Lurralde*, n.º 4, 1981, pp. 129-166.
- GARCÍA MERINO, L. V., *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, HAEE/IVAP, Oñati, 1987.
- GARCÍA VERDUGO, F., *Córdoba, Burguesía y Urbanismo. Producción y propiedad del suelo, el sector del Gran Capitán, 1859-1936*, Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Córdoba, Córdoba, 1992.
- GARCÍA VERGARA, M., *El Park Güell, 1900-1914*, Edilupa Ediciones, Madrid, 2002.
- GEROSA, G., «La crescita di un comune suburbano, Viganello, 1850-1980», *Storia Urbana*, 41, 1987, pp. 141-197.
- GIL DE ARRIBA, C., «La difusión social y espacial del modelo balneario: de la innovación médica al desarrollo de las prácticas de ocio», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales.*, n.º 69 (40), 2000.
- GIL DE ARRIBA, C., *Casas para baños de ola y balnearios marítimos en el litoral montañoso, 1868-1936*, Universidad de Cantabria/Fundación Marcelino Botín, Santander, 1992.
- GIL DE ARRIBA, C., *Ciudad e imagen: un estudio geográfico sobre las representaciones sociales del espacio urbano de Santander*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, Santander, 2002.
- GIL Y FRESNO, Dr. J., *Guía Hidrológico-Médica de Vizcaya*, Imp. J.E. Delmas, Bilbao, 1879.
- GIL Y FRESNO, Dr. J., *La Higiene física y moral del Bilbaíno*, Imp. J. Delmas, Bilbao, 1871.
- GILL, W., *Apuntes sobre el modo de disponer de la escoria e inmundicias en el distrito minero de Triano Baracaldo*, Bilbao, 1885.
- GIRARD, P. Y FAYOLLE LUSSAC, B. (Eds.), *Cites, Cites-Jardins: une histoire européenne. Actes du Colloque*, Toulouse, 1993, Talence, 1996.
- GLACKEN, C. J., *Huellas en la playa de Rodas: naturaleza y cultura en el pensamiento occidental desde la Antigüedad hasta finales del siglo XVIII*, Serbal, Barcelona, 1996.
- GOGEASKOETXEA, A., *Los montes comunales en la Merindad de Busturia, siglo XVIII-XIX*, Departamento Historia Contemporánea UPV-EHU, Leioa, 1993.
- GÓMEZ GÓMEZ A. J. y RUIZ SAN MIGUEL, J., *Casas Baratas de Bilbao / Bilboko Etxe-bizitza Merkeak, 1911-1936*, COAVN Bizkaia, Bilbao, 2004.
- GÓMEZ MENDOZA, A. y LUNA GARRIDO, G., «El desarrollo urbano de España. 1860-1930», *Boletín de la ADEH*, IV, 2, 1986, pp. 3-22.
- GÓMEZ MENDOZA, A., «La industria de la construcción residencial, Madrid, 1820/1935», *Moneda y Crédito*, 177, 1986, pp. 53-81.
- GÓMEZ MENDOZA, A., *Ferrocarriles, industria y mercado en la modernización de España*, Espasa Calpe, Madrid, 1989.
- GÓMEZ MENDOZA, J. et al., *Viajeros y paisajes*, Alianza, Madrid, 1988.

- GÓMEZ MENDOZA, J., «Desamortización y morfología urbanas en Alcalá de Henares en el siglo XIX», *Estudios Geográficos*, XXXVI 138-139, 1975, pp. 479-508.
- GÓMEZ MENDOZA, J., *Agricultura y expansión urbana. La campiña del Bajo Henares en la aglomeración de Madrid*, Alianza, Madrid, 1977.
- GÓMEZ OLIVER, M., *La desamortización de Madoz en la provincia de Granada*, Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino-Diput. Granada, Granada, 1985.
- GÓMEZ PRIETO, J., *Orígenes del turismo en Vizcaya*, C.A.V., Bilbao, 1989.
- GÓMEZ, G., *Cómo se vive y cómo se muere en Bilbao. Reseña demográfica de la I. Villa*, Imp. Casa de Misericordia, Bilbao, 1896.
- GONZÁLEZ CEMPELLÍN, J. M. y ORTEGA BERRUGUETE, A. R. (Eds.), *Bilbao, Arte e Historia*, Diputación de Bizkaia, Bilbao, 1990.
- GONZÁLEZ CORDÓN, A., *Vivienda y ciudad. Sevilla 1849-1929*, Ayuntamiento de Sevilla, Sevilla, 1985.
- GONZÁLEZ DE DURANA, J., *Ideologías artísticas en el País Vasco de 1900. Arte y política en los orígenes de la modernidad Bilbao*, Bilbao, 1992.
- GONZÁLEZ PORTILLA M. y ZÁRRAGA SANGRÓNIZ, K. (Eds.), *Demografía urbana, migraciones y envejecimiento Vol. I, IV Congreso de la asociación de Demografía Histórica*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1999.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M. (Coord.), *Bilbao, ciudad y población*, Fundación B.B.V., Bilbao, 1995.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M. et al., *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao*, 2 vol., Fundación BBVA, Bilbao, 2001.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M. y URRUTIKOETXEA LIZARRAGA, J. G., *Vivir en familia, organizar la sociedad. Familia y modelos familiares: las provincias vascas a las puertas de la modernización (1860)*, Servicio Editorial Universidad del País Vasco, Bilbao, 2003.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M. y ZÁRRAGA SANGRÓNIZ, K. (Eds.), *Hospital de Bilbao y transición sanitaria. Enfermedad y muerte en Vizcaya*, BBK / Hospital de Basurto, Bilbao, 1998.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M., «Mecanismos de producción y reproducción social de las élites económicas y del capitalismo en la Restauración», *Historia Contemporánea*, 8, 1992, pp. 143-176.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M., *Estado, capitalismo y desequilibrios regionales (1845-1900). Andalucía, País Vasco*, Haranburu, San Sebastián, 1985.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M., *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*, Haranburu, San Sebastián, 1981.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M., *La Siderurgia vasca (1880-1901). Nuevas tecnologías, empresarios y política económica*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1985.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M., y BEASCOECHEA GANGOITI, J. M., «Del campo a la ciudad: la urbanización del País Vasco durante la primera industrialización», en MIEZA R. M. y GRACIA, J. (Eds.), *Haciendo Historia. Homenaje a M.^a Angeles Larrea*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2000, pp. 27-44.
- GONZÁLEZ URRUELA, E., *De los tajos a los embarcaderos. La construcción de los espacios de la minería del hierro en Vizcaya y Cantabria (1860-1914)*, Ariel, Barcelona, 2001.
- GORTÁZAR, J. C., *Bilbao a mediados del siglo XIX, según un epistolario de la época Bilbao*, El Cofre del Bilbaíno, Lib. Arturo, Bilbao, 1966.
- GRANDIO, Y., *Urbanismo y arquitectura ecléctica en San Sebastian 1890-1910*, Grupo Doctor Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián, 1987.

- GRAVAGNULO, B., *Historia del urbanismo en Europa, 1750-1960*, Madrid, 1998.
- GUARDIA, M., MONCLÚS, F. J. y OYÓN, J. L. (Eds.), *Atlas Histórico de ciudades europeas. I. Península Ibérica*, Salvat, Barcelona, 1994.
- GUIARD, T., *Historia de la Noble Villa de Bilbao*, Ed. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1971 (orig.1905-12).
- GUIARD, T., *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del Comercio de la Villa*, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1974 (orig.1913-14).
- HALL, P., *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo xx*, Serval, Barcelona, 1996.
- HAMMOND, J.L., HAMMOND, B., *El trabajador de la ciudad*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid, 1987.
- HANDLIN, O. y BURCHARD, J. (Eds.), *The Historian and the City*, Mass., M.I.T. Press, Cambridge, 1963.
- HARVEY, D., *Urbanismo y desigualdad social*, Siglo XXI, Madrid, 1971.
- HASKELL, F., *La Historia y sus imágenes. El arte y la interpretación del pasado*, Alianza Editorial, Madrid, 1994.
- HAUSER, P.M., SCHNORE, L.F. (Ed.), *The Study of Urbanization*, J.Wiley & Sons, Nueva York, 1967.
- HAUSER, Ph., *La geografía médica de la Península Ibérica*, Eduardo Arias, Madrid, 1913.
- HAZERA, J., *Historia de la ría de Bilbao en la era cuaternaria*, Temas Vizcaínos, 25, Caja de Ahorros Vizcaína, Bilbao, 1977.
- HENARES CUÉLLAR, I. y GALLEGRO ARANDA, S. (Eds.), *Arquitectura y Modernismo: del historicismo a la modernidad*, Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Granada, EMVISMESA, Granada, 2000.
- HERNÁNDEZ MATEO, F. D., *La búsqueda de la modernidad en la arquitectura española (1898-1958). Medio siglo de eclecticismo*, Publicaciones Universidad de Córdoba, Córdoba, 1997.
- HERNANDO, J., *Arquitectura en España, 1770-1900*, Cátedra, Madrid, 1989.
- HERR, R., «El significado de la desamortización en España», *Moneda y Crédito*, 118, 1973, pp. 55-94.
- HERRERA PÉREZ, J. M., *Recopilación legislativa en materia de Catastro y Contribución Territorial Rústica y Pecuaria*, Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria, Madrid, 1989.
- HITCHCOCK, H. R., *Arquitectura de los siglos XIX y XX*, Cátedra, Madrid, 1981.
- HOBBSAWM, E., *En torno a los orígenes de la Revolución industrial*, Siglo XXI, Madrid, 1988.
- HOFFMAN, S. J., «“A Plan of Quality”. The Development of Mt. Lebanon, a 1920s Automobile Suburb», *Journal of Urban History*, 18, 2, 1992, pp. 141-181.
- HOFFMEYER, E., ALZOLA, P. y ACHÚCARRO, S., *Proyecto de ensanche de Bilbao, 1876. (Introducción de Javier Cenicacelaya e Iñigo Saloña)*, Colegio de Arquitectos Vasco-Navarro, Bilbao, 1988.
- HOHENBERG, P. M. y HOLLEN LEES, L., *La formation de l'Europe urbaine*, P.U.F., París, 1992.
- HOLTON, R. J., *Cities, capitalism and civilization*, Allen & Unwin, Londres, 1986.
- HUERTAS, R. y CAMPOS, R. (Eds.), *Medicina Social y Clase Obrera en España (Siglos XIX y XX)*, Fundación de Investigaciones Marxistas, Madrid, 1992.
- IBÁÑEZ, G., *El potencial económico de Vizcaya*, Madrid, 1919.

- IBÁÑEZ, M., SANTANA, A., ZABALA, M., «Historia del molino del Pontón, monumento de la arqueología industrial vasca», *Ernaroa*, 4, 1987, pp. 5-41.
- IBÁÑEZ, M., SANTANA, A., ZABALA, M., *Arqueología industrial en Bizkaia*, Gobierno Vasco/Deiker/AGFA, Bilbao, 1988.
- IBARRA, J., «Historia del turismo en Guecho», *Vizcaya*, 24, 1965.
- IBARRONDO ORTIZ, T. D., *Higiene del bañista en el mar, con una ligera reseña de la hidroterapia y topografía de Portugalete*, Imp. Juan E. Delmas, Bilbao, 1876.
- ÍNIGUEZ DE ONZOÑO, F., *Estudio de las poblaciones españolas de 20.000 habitantes. XIV Análisis de Guecho*, Seminario de Urbanismo, Instituto de Estudios de la Administración Local, Madrid, 1959.
- ISAC, A., *Eclecticism and pensamiento arquitectónico en España. Discursos, Revistas, Congresos (1846-1919)*, Diputación de Granada, Granada, 1987.
- ISPIZUA URIBARRI, M., «Expansión urbanística y demográfica en el municipio de Getxo (1850-1900)», tesina de licenciatura inédita, Universidad de Deusto, 1986.
- JACKSON, K. T., *Crabgrass frontier. The suburbanization of the United States*, Oxford University Press, Nueva York, 1985
- JOVER ARMENGOL, A. y PELEGRI GIRÓN, J., *Las asociaciones de propietarios urbanos, España y otros países*, Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria, Madrid, 1988.
- JUARISTI LINACERO, J., *La estructura urbana de Vizcaya*, EHU/UPV, Leioa, 1985.
- JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BILBAO, *Homenaje a Churruga, Churruga y el puerto de Bilbao (apuntes históricos, antecedentes históricos y resumen descriptivo)*, Impr. E. Verdes, Bilbao, 1909.
- KELLET, J.R., *The impact of Railways on Victorian Cities*. 1969.
- KERN, S., *Il tempo y lo spazio. La percepcione del mondo tra Otto e Novecento*. Bologna, Il Molino, 1988.
- KINTANA GOIRIENA, J., *Vizcaytik Bizkaira?. R.M. Azkue Euskaltzaindia sortu aitzin (1888-1919)*, Euskaltzaindia/BBK, Bilbao, 2002.
- LANA BERASAIN, J. M., «La visión de la propiedad a finales del siglo XIX, las memorias y estados de los registradores de la propiedad», en *Propiedad agraria en la Navarra Contemporánea. Boletín Jerónimo de Ustáriz*, 5, pp. 115-136. .
- LARRACOECHEA, J., *El problema de la vivienda obrera en Bilbao. Las denominadas Casas Baratas, 1909-1926*, Bilbao, s.a.
- LARRAÑAGA, L., *El libro de Bilbao y sus cercanías*, Bilbao, 1895.
- LARROSA I PADRO, M., *La urbanizació de la ciutat industrial. Sabadell, 1845-1900*, Sabadell, Col.legi de doctors i llicenciats, 1986.
- LAVASTRE P. y MAS HERNÁNDEZ, R. (Eds.), *Propiedad urbana y crecimiento de la ciudad*, Casa Velázquez/Univ. Autónoma de Madrid, Madrid, 2005.
- LÁZARO, A. de., *Memoria descriptiva sobre proyecto de ensanche de la villa de Bilbao, año 1862*, Edición facsímil Gobierno Vasco, Vitoria, 1988.
- LEBOREIRO AMARO, M. A. «Balneario-Ciudad de las aguas. Su presencia en España», *Ciudad y Territorio*, 3/1991, 89, 1991, pp. 61-79.
- LEONARDO AURTENETXE, J. J., *Estructura urbana y diferenciación residencial, El caso de Bilbao*, CIS-Siglo XXI, Madrid, 1989.
- LEPETIT, B., *Las ciudades en la Francia Moderna*, Instituto Mora, México, 1996.
- LLANO GOROSTIZA, M. (Ed.), *Historia de la Sociedad Bilbaína*. Sociedad Bilbaína, Bilbao, 1965.

- LLANO GOROSTIZA, M., *100 años de la Junta del Puerto y Ría de Bilbao*, Junta Puerto Bilbao, Bilbao, 1977.
- LLORDEN, M., *La producción de suelo urbano en Gijón 1860-1975*. Col. Arquitectos de Asturias, Oviedo, 1978.
- LÓPEZ GUALLAR, M. y TATJER MIR, M., «Las fuentes fiscales y registrales en el estudio de la estructura urbana», en BONET CORREA, A., *Urbanismo e Historia Urbana en el Mundo Hispano*, pp. 445-493, 1, Universidad Complutense, Madrid, 1985.
- LÓPEZ PIÑEIRO, J. M., GARCÍA BALLESTER, L. y FAUS, P., *Medicina y sociedad en la España del siglo XIX*, Sociedad de Estudios y Publicaciones, Madrid, 1964.
- LÓPEZ TRIGAL, L. (Ed.), *Los Ensanches en el urbanismo español. El caso de León*, Biblioteca Nueva, Madrid, 1999.
- LUENGO TEIXIDOR, F., *San Sebastián. La vida cotidiana de una ciudad*, Txertoa, San Sebastián, 1999.
- LUENGO, F., *Crecimiento económico y cambio social. Guipúzcoa 1917-1923*. Leioa, Dpto. Historia Contemporánea-UPV, Leioa, 1990.
- LUIS GÓMEZ, A., *Aproximación histórica al estudio de la Geografía del Ocio. Guía introductoria*. Anthropos, Barcelona, 1988.
- MACÍAS MUÑOZ, M. O., *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*, Departamento Historia Contemporánea UPV-EHU, Leioa, 1994.
- MADOZ, P., *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Est.Literario Tip. de P.Madoz y L.Sagasti, Madrid, 1845-50.
- MADRAZO, S., *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Colegio de Ingenieros, de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1984.
- MADRID ÁLVAREZ, J. C. de la., «Arquitecturas para el veraneo en el Gijón de entre siglos», *Liño*, año X, 1991, pp. 151-174.
- MAINER, J.C., *La Edad de Plata (1902-1939)*. Ensayo de interpretación de un proceso cultural, Cátedra, Madrid, 1983.
- MANCUSO, F., «Schio «Nuova Schio» e Alessandro Rossi», *Storia Urbana*, 2, 1977, pp. 45-98.
- MANIERI ELIA, M., *William Morris y la ideología de la arquitectura moderna* G. Gili, Barcelona, 1977.
- MARTÍN LATORRE, E., «Génesis y formación de un espacio de ocio periurbano, Ribamontan al Mar (Cantabria)», *Eria*, 1989, pp. 5-17.
- MARTÍN LÓPEZ, C., *Córdoba en el siglo XIX. Modernización de una trama histórica*, Gerencia de urbanismo del Ayuntamiento de Córdoba, Córdoba, 1990.
- MARTÍN MATEO, R., «Bilbao y el Bajo Nervión, administración urbana», *Revista de Derecho Urbanístico*, 69, 1980, pp. 57-ss.
- MARTÍN RAMOS, A., *Los orígenes del ensanche Cortázar de San Sebastián*, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 2004.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, M. *La Gran Vía de Granada. Cambio económico y reforma interior urbana en la España de la Restauración*, Caja General de Ahorros y Monte de Piedad de Granada, Granada, 1986.
- MARTÍNEZ ALCUBILLA, M. (Dir.), *Diccionario de la administración española*, Hijos de Tello, Madrid, 1914-23.
- MARTÍNEZ CUADRADO, M., *La burguesía conservadora (1874-1931)*, Alianza, Madrid, 1981.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, M., *et al.*, *El agua en la Historia*, Valladolid, 1998.

- MAS HERNÁNDEZ, R., «La promoción inmueble en España (1846-1995)», *Ciudad y Territorio/Estudios Territoriales (Monográfico Siglo y medio de urbanismo en España)*, vol. XXVIII, n.º 107-108, 1996, pp. 241-269.
- MAS HERNÁNDEZ, R., «Algunas fuentes para el estudio de la propiedad inmobiliaria», *Rev. Universidad Complutense*, XXVIII 115, 1979,
- MAS HERNÁNDEZ, R., «El plano parcelario del sector nordeste del ensanche de Madrid», *Ciudad y Territorio*, 2/1978, 1978, pp. 25-48.
- MAS HERNÁNDEZ, R., «El Registro de la Propiedad y el análisis geográfico de la propiedad urbana y territorial», en *Jornadas de Geografía y Urbanismo*, pp. 143-153, 1, Consejería de Obra Públicas y Ordenación Territorial, Junta de Castilla-León, Salamanca, 1984.
- MAS HERNÁNDEZ, R., «La actividad inmobiliaria del Marqués de Salamanca en Madrid (1862-1875)», *Ciudad y Territorio*, 3/1978, 1978, pp. 47-70.
- MAS HERNÁNDEZ, R., «Los orígenes de la propiedad inmobiliaria en el extrarradio norte de Madrid», *Ciudad y Territorio*, 1/1979, 1979, pp. 77-86.
- MAS HERNÁNDEZ, R., «Mayorazgos, quintas y longueros en los alrededores del antiguo Madrid», *Historia Urbana*, 1, 1992, pp. 55-70.
- MAS HERNÁNDEZ, R., *El barrio de Salamanca. Planeamiento y propiedad inmobiliaria en el Ensanche de Madrid*, I.E.A.L., Madrid, 1982.
- MAS HERNÁNDEZ, R., *La presencia militar en las ciudades. Orígenes y desarrollo del espacio urbano militar en España*, Catarata/UAM, Madrid, 2003.
- MASSANA, C., *Industria, ciudad y propiedad. Política económica y propiedad urbana en el área de Barcelona (1901-1939)*, Curial, Barcelona, 1985.
- MATA OLMO, R. y ROMERO GONZÁLEZ, J., «Fuentes para el estudio de la propiedad agraria en España (siglos XVIII-XX). Balance provisional y análisis crítico», *Agricultura y Sociedad*, 49, 1988, pp. 209-292.
- MATES BARCO, J. M., *La conquista del agua. Historia económica del abastecimiento urbano*, Jaén, 1999.
- MAURE RUBIO, M. A., *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, Madrid, 1991.
- MCKAY, J. P., *Tramways and Trolleys: The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princetown University Press, Princetown, 1976
- MENÉNDEZ REXACH, A., «La configuración del dominio público marítimo-terrestre», en *Jornadas sobre la Ley de Costas, legislación y jurisprudencia constitucional*, pp. 35-75, MOPT y EGAP, Santiago de Compostela, 1991.
- MERINO URRUTIA, J. J. B., *Apuntes para la Historia de Guecho*, Junta de Cultura de Vizcaya, Bilbao, 1970.
- MIRALLES GUASCH, C., *Transport i ciutat. Reflexió sobre la Barcelona contemporània*, Universitat Autònoma de Barcelona, Bellaterra, 1997.
- MIRANDA PACHECO, S., Tacubaya: de suburbio veraniego a ciudad. Proceso urbano de una municipalidad del Distrito Federal, 1850-1930, El Colegio de México/Centro de Estudios Históricos, México, 2002.
- MOLL, I., «El proceso de urbanización», en A. M. MOYA (Ed.) *1802. España entre dos siglos, Ciencia y Economía*, Sociedad Estatal de Conmemoraciones, Madrid, 2003, pp. 151-176.
- MONCLUS FRAGA, F. J. y OYON, J. L., «Espacio urbano y sociedad, algunas cuestiones de método en la actual historia urbana», en BONET CORREA, A., *Urbanismo e Historia Urbana en el Mundo Hispano*, pp. 425-443, 1, Universidad Complutense, Madrid, 1985.

- MONCLUS FRAGA, F. J. y OYÓN, J. L., «La aproximación espacial en la historia urbana», en *Historia urbana del Pla de Barcelona*, pp. 587-603. 2. Barcelona, 1990.
- MONCLUS FRAGA, F. J. y OYÓN, J. L., *Colonización agraria en España (1855-1973). Políticas y técnicas en la ordenación del espacio rural*, Madrid. Colección Historia y Evolución de la Colonización Agraria en España, vol. I, M.A.P., M.A.P.A. y M.O.P.U., Madrid, 1988.
- MONCLUS FRAGA, F. J., «De la reformas neoclásicas a los ensanches, planes y proyectos urbanísticos en Zaragoza (1833-1933)», *Ciudad y Territorio*, 94, 1992, pp. 95-106.
- MONCLUS FRAGA, F. J., «Infraestructuras de transporte y crecimiento urbano en EE.UU. Literatura reciente y nuevas perspectivas», *Historia Urbana*, 1, 1992, pp. 37-54.
- MONCLUS FRAGA, F. J., «Teorías Arquitectónicas y discurso urbanístico. De las operaciones de «embellecimiento» a la reforma global de la ciudad», *Ciudad y Territorio*, 1/1989 79, 1989, pp. 25-40.
- MONCLUS, F. J. (Ed.), *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*, Centro de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona, 1998.
- MONCLUS, F. J. et al., *Atlas Histórico de ciudades europeas. II. Francia*, Salvat, Barcelona, 1996.
- MONCLUS, F. J. y OYÓN, J. L., «Transporte y crecimiento urbano en España, mediados del s. XIX - finales del s. XX», *Ciudad y Territorio/Estudios Territoriales (Monográfico Siglo y medio de urbanismo en España)*, vol. XXVIII, n.º 107-108, 1996, pp. 241-269.
- MONLAU, P. F., *Higiene de los baños de mar y manual práctico del bañista*. Imp. M.Rivadeneira, Madrid, 1869.
- MONTERO, M., *La California del Hierro. Las minas y la modernización económica y social de Vizcaya*, Beitia Ediciones, Bilbao, 1995.
- MONTERO, M., *La burguesía impaciente. Especulaciones e inversiones en el desarrollo empresarial de Vizcaya*, Beitia Ediciones, Bilbao, 1994.
- MONTERO, M., *Mineros, banqueros y navieros*, Universidad del País Vasco, Leioa, 1990.
- MORRIS, A.E.J., *Historia de la forma urbana. De sus orígenes hasta la Revolución industrial*, G. Gili, Barcelona, 1984.
- MORRIS, R.J. y RODGER, R. (Eds.), *The Victorian City. A reader in British Urban History*, Logman, Londres, 1993.
- MORRIS, R.J. (Ed.), *Class, power and social structure in British Nineteenth Century Towns*, Leicester, 1986.
- MÚGICA, S., «El veraneo donostiarra. Su origen. La playa. La Familia Real. Sindicato Nacional de Iniciativas. Datos estadísticos. Excursiones, etc.», *Euskalerrriaren alde*, VII, 1917, pp. 273-313.
- MUMFORD, L., *La ciudad en la Historia*, Infinito, Buenos Aires, 1966.
- MURO, J. I. et al., *Geografía, estadística y catastro en España (1856-1870)*, El serval, Barcelona, 1996.
- MURO, J. I., *El pensamiento militar sobre el territorio en la España contemporánea*, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, Barcelona, 1993.
- MUTILOA POZA, J. M., *La desamortización civil en Vizcaya y Provincias Vascongadas*, Ed. Vizcaína, Bilbao, 1970.
- MUTILOA POZA, J. M., *La desamortización en Vizcaya*, Caja de Ahorros Vizcaína, Bilbao, 1984.
- NADAL, F., *Burgueses, burócratas y territorio, La política territorial del siglo XIX*, I.E.A.L., Madrid, 1987.

- NADAL, F., y URTEAGA, L., *Cartografía y Estado, los mapas topográficos nacionales y la estadística territorial en el siglo XIX*, Geocrítica, 88, Barcelona, 1990.
- NAVASCUES PALACIO, P., *Arquitectura española (1808-1914)*, Espasa, Madrid, 1996.
- NOVO LÓPEZ, P. A., «Infraestructura ferroviaria y modelo económico del País Vasco. 1845-1910», Tesis Doctoral, Universidad del País Vasco, 1992.
- NOVO LÓPEZ, P. A., «La red de carreteras provinciales de Vizcaya anterior a la implantación del ferrocarril», *Historia Contemporánea*, 10, 1994, pp. 199-234.
- NOVO LÓPEZ, P. A., «Los ferrocarriles de Bilbao a Portugalete y Bilbao a Las Arenas en el contexto de la vertebración espacial y social de ambas márgenes de la Ría del Nervión», *Ernao*, 9-10, 1993, pp. 45-90.
- OLABARRI GORTÁZAR, I., *Relaciones laborales en Vizcaya (1890-1936)*, Leopoldo Zugaza, Durango, 1978.
- OLIVERAS SAMATIER, J., *Desenvolupament industrial i evolució urbana a Manresa (1800-1870)*, Caixa d'Estalvis de Manresa, Manresa, 1985.
- OLIVERAS SAMATIER, J., *La consolidació de la ciutat industrial, Manresa 1871-1900*, Caixa d'Estalvis de Manresa, Manresa, 1986.
- OLMO, C., y LEPETIT, B. (Eds.), *La città e le sue storie*, Einaudi, Turín, 1995.
- OLSEN, D. J., *The City as a work of art. London, Paris, Vienna*, New Haven, Yale Univ. Press, 1986.
- ORBE SIVATTE, A., *Arquitectura y urbanismo en Pamplona a finales del siglo XIX y comienzos del XX*, Gobierno de Navarra, Pamplona, 1985.
- ORDEIG CORSINI, J. M., *Diseño y normativa en la ordenación urbana de Pamplona (1770-1960)*, Gobierno de Navarra, Pamplona, 1992.
- ORDÓÑEZ VERGARA, J., *Ciudad y gestión privada (M.A.Heredia. Málaga. 1.ª mitad del siglo XIX)*, Studia malacitana, Universidad de Málaga, Málaga, 1991.
- ORMAECHEA, A. M., *Ferrocarriles en Euskadi. 1855-1936*, Eusko Trenbideak, Bilbao, 1989.
- ORTEGA MOROS, M. A., *Santa María de Guecho. Estudio geográfico de una zona rural-urbana*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1988.
- ORTEGA VALCÁRCCEL, J., *Residencias secundarias y espacio de ocio en España*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1975.
- ORTIZ DE ORRUÑO, M., *Alava durante la invasión napoleónica, reconversión fiscal y desamortización en el término municipal de Vitoria*, Diputación Foral de Alava, Vitoria, 1984.
- ORUETA, J. de, *Memorias de un bilbaino 1870-1900*, Nueva Editorial, San Sebastián, 1929.
- OSSA ECHABURU, R., *El Bilbao del novecientos. Riqueza y poder de la ría (1900-1923)*, Villar, Bilbao, 1969.
- OTAEGUI ARIZMENDI, A., «Las ventas de bienes concejiles en la provincia de Guipúzcoa durante la Guerra de la Independencia», en *Industrialización y nacionalismo. Análisis comparativos*, pp. 293-300, Bellaterra, 1985.
- OTAZU, A., *La Burguesía revolucionaria vasca*, Txertoa, San Sebastián, 1982.
- OYÓN, J. L., «Historia urbana e historia obrera: reflexiones sobre la vida obrera y su inscripción en el espacio urbano, 1900-1950», *Historia contemporánea*, n.º 24, 2002, pp. 11-58.
- OYÓN, J. L., «Transporte público y estructura urbana (mediados siglo XIX- mediados siglo XX): Gran Bretaña, España, Francia y Países germánicos», *Ecología Política*, n.º 17, 1999, pp. 17-35.

- OYÓN, J. L., «Spain», en RODGER, R. (Ed.), *European Urban History*, pp. 36-59, Leicester University Press, Londres, 1993.
- OYÓN, J. L., «Transporte caro y crecimiento urbano. El tráfico tranviario en Barcelona, 1872-1914», *Ciudad y Territorio*, 94 (1992), pp. 107-123.
- OYÓN, J. L., *Barcelona 1930: un atlas social*, Edicions UPC, Barcelona, 2001.
- OYÓN, J.L., «Obreros en la ciudad: líneas de un proyecto de investigación en historia urbana», *Historia contemporánea*, n.º 18, 1999, pp. 317-346.
- PALACIO ELISSAGUE, M. A. del., *Higienización de Bilbao*, Imp. Muller y Zavaleta, Bilbao, 1893.
- PALIZA MONDUATE, M., «La importancia de la arquitectura inglesa del siglo XIX y su influencia en Vizcaya», *Kobie (serie Bellas Artes)*, 4, 1987, pp. 65-100.
- PALIZA MONDUATE, M., *Arquitecturas de posguerra. La iglesia de Nuestra Señora de las Mercedes de Las Arenas*, Ayuntamiento de Getxo, Getxo, 2004.
- PALIZA MONDUATE, M., *El arquitecto Rafael de Garamendi y la residencia «Rosales»*, Seguros Bilbao, Bilbao, 1989.
- PALIZA MONDUATE, M., *La residencia Olózaga, un ejemplo de la arquitectura de indios en Bizkaia*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1992.
- PALIZA MONDUATE, M., *Manuel María Smith Ibarra. Arquitecto 1879-1956*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1988.
- PALIZA MONDUATE, M., y BASURTO FERRO, N., *La sede del puerto autónomo de Bilbao, El arquitecto Julián de Zubizarreta y el «hotel» de la familia Olabarri*, Puerto Autónomo de Bilbao, Bilbao, 1990.
- PAREJA ALONSO, A., *Inmigración y condiciones de vida en Bilbao (1825-1935)*, Departamento de Historia Contemporánea, Universidad País Vasco, Leioa, 1997.
- PEÑACERRADA, J. de, *Bilbao, puerto de baños. El Ferrocarril de Bilbao a La Avanzada de Algorta*, Juan E. Delmás, Bilbao, 1872.
- PÉREZ CASTROVIEJO, P. M., «Vivienda obrera y primeros negocios inmobiliarios en la zona industrial de Vizcaya», *Historia Social*, vol. 1997 (I), n.º 27, 1997, pp. 107-126.
- PÉREZ CASTROVIEJO, P. M., «Viviendas de iniciativa patronal en Vizcaya, 1850-1914», en C. ARENAS, A. FLORENCIO y J. PONS (eds.), *Trabajo y relaciones laborales en la España contemporánea*, Megablum, Sevilla, 2001, pp. 493-504.
- PÉREZ CASTROVIEJO, P. M., *Clase obrera y niveles de vida en las primeras fases de la industrialización vizcaína*, Ministerio Trabajo y Seguridad Social, Madrid, 1992.
- PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, G., «La casa burguesa», en *Etxea*, Diputación de Bizkaia, Bilbao, 2002, pp. 114-129.
- PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, G., «Los ensanches del muelle nuevo de Portugalete, 1869-1917», en *III Jornadas de Estudios Históricos Locales de Vasconia, Iruña, 1993, Cuaderno de Sección Historia-Geografía, 21*, pp. 183-194, Eusko Ikaskuntza / Sociedad de Estudios Vascos, Donostia, 1993.
- PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, G., *Arquitectura religiosa contemporánea en Bizkaia, 1865-1975. Del romanticismo al movimiento moderno*, Museo Diocesano de Arte Sacro, Bilbao, 2004.
- PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, G., *Portugalete (1852-1960), historia de su arquitectura y expansión urbana*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1993.
- PÉREZ GOIKOETXEA, E., *Valle de Trapaga y Ortuella*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1995.

- PÉREZ-FUENTES HERNÁNDEZ, P., *Vivir y morir en las minas. Estrategias familiares y relaciones de género en la primera industrialización vizcaína, 1877-1913*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1993.
- PESET, M., «Los orígenes del registro de la Propiedad en España», *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, LIV 527, 1978, pp. 695-716.
- PINOL, J. L., (Ed.), *Histoire de l'Europe Urbaine*, Éditions du Seuil, Paris, 2003.
- PINTO, V. D., *Madrid: Atlas Histórico de la ciudad (1850-1939)*, Fundación Caja Madrid y Lunwerg, Madrid, 2001.
- PIÑÓN PALLARES, J. L., «La restitución parcelaria como problema, aproximación a la Valencia decimonómica», *Storia della Città*, pp. 38-39, 1986.
- PIÑÓN PALLARES, J. L., «Reflexiones sobre la comparación y la generalización en Historia Urbana», *Historia Urbana*, 2, 1993, pp. 5-20.
- PIÑÓN PALLARES, J. L., *Los orígenes de la Valencia moderna. Notas sobre la reedificación urbana de la primera mitad del siglo XIX*, Eds. Alfons el Magnànim, Valencia, 1988.
- PONS, A. y SERNA, J., «De la seda a la renta. La actitud inversora de un burgués valenciano, Gaspar Dotres Gelabert», *Historia Contemporánea*, 8, 1992, pp. 75-106.
- PONS, A. y SERNA, J., «Los nuevos vecinos. La burguesía financiera, el control social y la propiedad inmobiliaria en Valencia a mediados del XIX», en *Trànsit a gran ciutat*, pp. 1-25, 3, Ayuntamiento de Valencia, Valencia, 1988.
- PONS, A. y SERNA, J., *La ciudad extensa. La burguesía comercial-financiera en la Valencia de mediados del siglo XIX*, Eds. Alfons el Magnànim, Valencia, 1992.
- PONS, A., *La propietat a subhasta. La desamortizació i els seus beneficiaris, inversió i mercat (València, 1855-1867)*, Universitat de València, Valencia, 1991.
- POZUETA ECHAVARRI, J., «Santander. El puerto y la ciudad en la Historia», en *Santander. El puerto y su Historia. Bicentenario del Consulado del Mar*, Junta del Puerto de Santander. MOPU, Santander, 1988, pp. 11-49.
- PRECEDO, A., *Bilbao y el bajo Nervión. Un espacio metropolitano*, Junta de Cultura de Vizcaya, Bilbao, 1977.
- PRO RUIZ, J., *Estado, geometría y propiedad. Los orígenes del catastro en España (1715-1941)*, Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria, Madrid, 1992.
- PUERTA RUEDA, N. de la., *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya. 1857-1913*, Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao, 1994.
- QUIRÓS LINARES, F., *Las ciudades españolas en el siglo XIX*, Ambito, Valladolid, 1991.
- RAMOS LARRIBA, C., *Portugalete: Estudio Histórico-Artístico*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 2003.
- RAMOS LARRIBA, C., *Sestao*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1998.
- REGUERA RODRÍGUEZ, A. T., *La tesis de las tres ciudades principios y prácticas de la planificación urbana estatal y su aplicación a la ciudad de León*, Universidad de León, León, 2004.
- REGUERA RODRÍGUEZ, A., *La ciudad de León en el siglo XIX, transformaciones urbanísticas en el periodo de transición al capitalismo*, Colegio Oficial de Arquitectos, León, 1987.
- REHER, D.-S., «Ciudades, procesos de urbanización y sistemas urbanos en la Península Ibérica, 1550-1991», en GUARDIA, M., MONCLÚS, F. J. y OYÓN, J. L. (Eds.), *Atlas Histórico de ciudades europeas. I. Península Ibérica*, Salvat, Barcelona, 1994, pp. 1-29.
- REHER, D.-S., «Desarrollo urbano y evolución de la población, España 1787-1930», *Historia Económica*, IV, 1, 1986, pp. 39-66.

- RESEÑA. *de los establecimientos balnearios y baños de mar situados en las provincias del norte de España y Mediodía de Francia*, Imp. Vinuesa, Madrid, 1872 (2.^a 1876).
- RICA BASAGOTTI, J. M. de la, *La Parroquia de Nuestra Señora de las Mercedes de Las Arenas. Estudio de sociología religiosa*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1957.
- RICA, J. R. de la (Coor.), *Real Sociedad de Golf de Neguri, 1911-1986. Los primeros setenta y cinco años*, RSGN, Bilbao, 1986
- RIVAS PALA, M., «Los libros de registro de las antiguas Contadurías de Hipotecas», *Boletín ANABAD*, 1, 1978, pp. 57-83.
- RIVERA BLANCO, A., *La ciudad levítica. Continuidad y cambio en una ciudad del interior (Vitoria, 1876-1936)*, Diputación de Alava, Vitoria, 1992.
- ROCA SASTRE, R. M.^a, *Derecho Hipotecario*, Bosch, Barcelona, 1979.
- ROCAYOLO, M., *La ciudad*, Paidós, Barcelona, 1988.
- ROCHELT, R., *Un paseo por Las Arenas y Algorta*, Bilbao, 1915.
- RODA, D., *Arquitectura moderna en Bilbao*, Bilbao, 1924.
- RODA, D., *Ricardo Bastida, arquitecto - Emiliano Amann, arquitecto*, Arquitectura Contemporánea en España, EDARBA, Madrid, 1935.
- RODGER, R. (ed.), *European Urban History*, Leicester University Press, Londres, 1993.
- RODGER, R., «Construir la historia de la vivienda, dimensiones historiográficas del paisaje urbano británico», *Historia Urbana*, 2, 1993, pp. 39-58.
- RODGER, R., «Urban History, prospect and retrospect», *Urban History*, 19 1, 1992, pp. 1-22.
- RODGER, R., *Housing in urban Britain 1780-1914, Class, capitalism and construction*, MacMillan, Londres, 1989.
- RODGER, R., *The Transformation of Edinburgh. Land, Property and Trust in the Nineteenth Century*, Cambridge University Press, Cambridge, 2001.
- RODRÍGUEZ CHUMILLAS, I., «Fiscalidad urbana durante el primer tercio del siglo XX», *Catastro*, 19, 1994, pp. 64-83.
- RODRÍGUEZ CHUMILLAS, I., *Vivienda y promoción inmobiliaria en Madrid*, Universitat de Lleida, Lleida, 2001.
- RODRÍGUEZ CHUMILLAS, I., *Vivir de las rentas. El negocio del inquilinato en el Madrid de la Restauración*, Los Libros de la Catarata, Madrid, 2002.
- RODRÍGUEZ OSUNA, J., *Población y territorio en España. Siglos XIX y XX*, Madrid, 1985.
- RODRÍGUEZ-ESCUADERO, P., «El Ensanche de Bilbao», tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 1990.
- RODRÍGUEZ-ESCUADERO, P., «Estudio preliminar», en *Memoria Descriptiva sobre el Proyecto de Ensanche de la Villa de Bilbao, Amado Lázaro 1862*, pp. 13-46, Edición facsímil Gobierno Vasco, Vitoria, 1988.
- ROULEAU, B., «Dal 1790 al 1830, L'utilizzazione dei «beni nazionali», urbanistica e lottizzazioni a Parigi», *Storia Urbana*, 48-49, 1989, pp. 47-74.
- RUEDA HERNANZ, G. (Ed.), *La desamortización en la Península Ibérica*, Ayer, 9, Marcial Pons, Madrid, 1993.
- RUEDA HERNANZ, G., *La desamortización de Mendizábal en Valladolid (1836-1853). Transformaciones y constantes en el mundo rural y urbano de Castilla la Vieja*, Valladolid, 1980.
- RUEDA HERNANZ, G., *La desamortización de Mendizábal y Espartero en España*, Cátedra, Madrid, 1986.
- RUZAFA, R., *Antes de la clase. Los trabajadores en Bilbao y la margen izquierda del Nervión (1841-1891)*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1998.

- SÁEZ POMPO, E., «Gran propiedad territorial y promoción inmobiliaria en Madrid, el caso de Las Rozas y Majadahonda», *Estudios Geográficos*, 186, 1987, pp. 57-85.
- SALAÜN, S. y SERRANO, C. (Ed.), *1900 en España*, Espasa-Calpe, Madrid, 1991.
- SAMBRICIO, C. (Ed.), *La Historia Urbana*, Ayer, 23, Madrid, 1996.
- SAMBRICIO, C. (Ed.), *Un siglo de vivienda social: 1903-2003*, Ministerio de Fomento/Nerea, Madrid/Hondarribia, 2003.
- SAMBRICIO, C. y TERÁN, F. de, *Madrid: Ciudad-región*, Comunidad de Madrid, Madrid, 1999.
- SAMBRICIO, C., «De la Ciudad Lineal a la Ciudad Jardín. Sobre la difusión en España de los supuestos urbanísticos a comienzos del siglo», *Ciudad y Territorio*, 94, 1992, pp. 147-159.
- SAMBRICIO, C., «La política urbana de Primo de Rivera. Del Plan Regional a la política de Casas Baratas», *Ciudad y Territorio*, 4/1982 54, 1982, pp. 33-54.
- SÁNCHEZ GÓMEZ, M. A., *La desamortización de Cantabria durante el siglo XIX (1800-1889)*, Ayuntamiento de Torrelavega, Torrelavega, 1994.
- SÁNCHEZ JIMENEZ, J., *Del campo a la ciudad, modos de vida rural y urbanos*, Salvat, Madrid, 1982.
- SÁNCHEZ MAZAS, R., *Apología de Bilbao*, Biblioteca Vascongada Villar, Bilbao, 1969.
- SÁNCHEZ, J. E., *La Geografía y el espacio social del poder*, Los Libros de la Frontera, Barcelona, 1981.
- SARRIONANDIA GURTUBAY, M., *Historia de los balnearios de Bizkaia*, Diputación de Bizkaia, Bilbao, 1989.
- SAVAGE, M., «Urban History and social class, two paradigms», *Journal of Urban History*, 20, 1, 1993, pp. 61-77.
- SAZATORNIL RUIZ, L., *Arquitectura y desarrollo urbano en Cantabria en el siglo XIX*, Universidad de Cantabria, Santander, 1996.
- SCHIAVI, A., *La casa a buon marcelo e le città giardino*, F.Agnelli, Milan, 1985.
- SEGURA I MAS, A. (Ed.), *El Catastro en España 1714-1906. De los catastros del siglo XVIII a los amillaramientos de la segunda mitad del siglo XIX*, Vol. 1, Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria, Madrid, 1988.
- SEGURA I MAS, A. y CANET RIVES, I. (Eds.), *El Catastro en España 1906-1989. De la Ley de 1906 a la época actual*, Vol. 2, Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria, Madrid, 1988.
- SENNET, R., *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*, Alianza, Madrid, 1997.
- SERRANO, M. M., *Las Guías urbanas y los libros de viaje en la España del siglo XIX. Repertorio bibliográfico y análisis de su estructura y contenido*, Universidad de Barcelona, Barcelona, 1993.
- SERRANO, S., «Paisaje e industria en el Bilbao del despegue (1860-1930)», *Historia Contemporánea*, n.º 24, 2002, pp. 223-243.
- SERRANO, S., «El valle del Cadagua, un espacio marginal a las puertas de la metrópoli bilbaina», Tesis doctoral inédita, Universidad del País Vasco, 1993.
- SICA, P., *Historia del urbanismo. El siglo XIX*, I.E.A.L., Madrid, 1981.
- SICA, P., *Historia del urbanismo. El siglo XX*, I.E.A.L., Madrid, 1981.
- SIERRA, M., *La familia Ybarra, empresarios y políticos*, Muñoz Moya y Montraveta, Sevilla, 1992.
- SIMÓN SEGURA, F., *La desamortización española del siglo XIX*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1973.

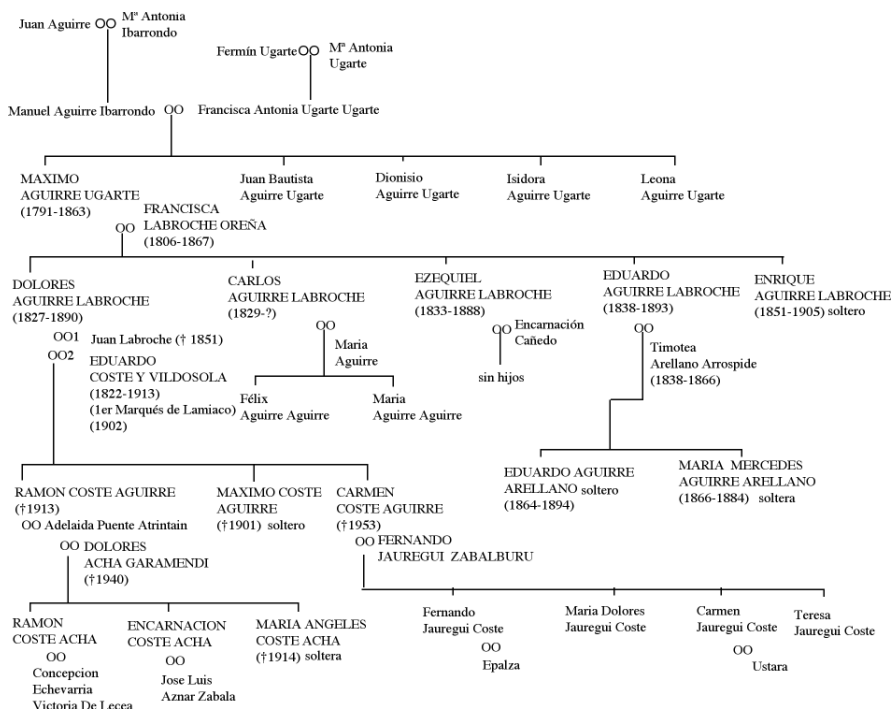
- SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, M. de, *Las formas del crecimiento urbano*, UPC, Barcelona, 1997.
- SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, I., *Eclecticismo y vanguardia*, G.Gili, Barcelona, 1979.
- SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, I., *et al.*, *Arquitectura balnearia en Cataluña*, Generalitat de Catalunya, Badalona, 1986.
- SOLÀ-MORALES, M., «Los Ensanches, hacia una definición», *Arquitectura Bis*, 1976, pp. 44-47.
- SORRIBES, J., *Crecimiento económico, burguesía y crecimiento urbano en la Valencia de la Restauración (1874-1931)*, Fundación Juan March, Madrid, 1983.
- SUÁREZ GARMENDIA, J. M., *Arquitectura y urbanismo en la Sevilla del siglo XIX*, Diputación de Sevilla, Sevilla, 1986.
- SUTCLIFFE, A., «Urban history in the eighties», *Journal of Urban History*, V 10, 1984.
- SUTCLIFFE, A., *Metropolis (1890-1940)*, Mansell, Londres, 1984.
- TAFUNELL, X., «La construcción residencial barcelonesa y la economía internacional. Una interpretación sobre las fluctuaciones de la industria de la vivienda en Barcelona durante la segunda mitad del siglo XIX», *Historia Económica*, VII 2, 1989, pp. 389-437.
- TAFUNELL, X., *La construcció de la Barcelona Moderna. La indústria de l'habitatge entre 1854 i 1987*, Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona, 1994.
- TATJER MIR, M., «El Catastro, el Registro de la Propiedad y el suelo urbano», *CEUMT, la Revista Municipal*, 55, 1982, pp. 36-43.
- TATJER MIR, M., «El registre de la propietat com a font per a l'estudi dels fets urbans», en *Les ciutats petites i mitjanes a Catalunya. II setmana d'Estudis Urbans a Lleida*, pp. 617-640, Generalitat de Catalunya, Barcelona, 1987.
- TATJER MIR, M., «Propiedad inmobiliaria y espacio urbano. Aproximación a su estudio», *Rev. Universidad Complutense*, XXVIII 115, 1979, pp. 49-82.
- TATJER MIR, M., *Burgueses, inquilinos y rentistas. Mercado inmobiliario, propiedad y morfología en el centro histórico de Barcelona, La Barceloneta, 1753-1982*, CSIC, Madrid, 1988.
- TERÁN ÁLVAREZ, M., «El trabajo y la estructura demográfica del Gran Bilbao», en *Pensamiento geográfico y espacio regional en España*, pp. 285-306, Universidad Complutense, Madrid, 1982 (elaboración original, 1964).
- TERÁN TROYANO, F. de, *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900-1980)*, Alianza, Madrid, 1982.
- TERÁN, F., «Evolución del planeamiento urbanístico (1846-1996)», *Ciudad y Territorio/Estudios Territoriales (Monográfico Siglo y medio de urbanismo en España)*, vol. XXVIII, n.º 107-108, 1996, pp. 167-184.
- TERÁN, F., *Historia del urbanismo en España. Tomo III: Siglos XIX y XX.*, Madrid, 1999.
- THOMPSON, E. P., *William Morris. De romántico a revolucionario*, Inst. Alfons el Magnanim, Valencia, 1988.
- THOMPSON, F.M.L., (Ed.), *The Rise of Respectable Society, a Social History of Victorian Britain 1830-1900*, Londres, 1988.
- THOMPSON, F.M.L., (Ed.), *The Rise of Suburbia. Themes in Urban History*, Leicester University Press, Leicester, 1982.
- THOMPSON, F.M.L., *Hampstead, Building a Borough 1650-1964*, Routledge & Kegan Paul, Londres, 1974.
- THRIFT, N. y WILLIAMS, P., (eds.), *Class and space. The making of urban society*, Routledge, Londres, 1987.

- TOMÁS Y VALIENTE, F., «Recientes investigaciones sobre la desamortización, intento de síntesis», *Moneda y Crédito*, 131, 1974, pp. 95-160.
- TOMÁS Y VALIENTE, F., *El marco político de la desamortización en España*, Ariel, Barcelona, 1971.
- TOMÉ FERNÁNDEZ, S., *Oviedo, la formación de la ciudad burguesa*, Colegio de Arquitectos de Asturias, Oviedo, 1988.
- TORMES, A. de., «Del Abra a Bilbao. Algorta, Las Arenas, Neguri», *Esfera*, XI 558, 1924.
- TORRES CAPELL, M., «La història en la construcció de la teoria urbanística. Comentarís sobre la revista «Storia Urbana»», *Recerques*, 9, 1979.
- TORRES CAPELL, M., *El planejament urbà i la crisi de 1917 a Barcelona*, Universidad Politècnica de Barcelona, Barcelona, 1987.
- TORRES ENJUTO, M. C., *Industria y Territorio en Bizkaia*, IVAP, Vitoria-Gasteiz, 1995.
- TORRES VILLANUEVA, E., «Barcos, carbón y mineral de hierro. Los vapores de Sota y Aznar y los orígenes de la moderna flota mercante de Bilbao. 1889-1900», *Revista de Historia Económica*, IX 1, 1991, pp. 11-35.
- TORRES VILLANUEVA, E., *Ramón de la Sota, 1857-1936. Un empresario vasco*, Madrid, 1998.
- TUÑÓN DE LARA, M., *Historia y realidad del poder (el poder y las élites en el primer tercio del siglo XX)*, Cuadernos para el Diálogo, Madrid, 1967.
- UNDA, P. y ORTEGA, A. R., «El crecimiento de la población de Bilbao en el siglo XIX, ritmos, factores y comportamientos diferenciales», *Ernaoia*, 1, 1985, pp. 165-213.
- URQUIA ECHAVE, J. M., *Historia de los balnearios guipuzcoanos*, Bilbao, 1985.
- URQUIJO GOITIA, M., *Liberales y carlistas. Revolución y fueros vascos en el preludio de la última guerra carlista*, Departamento Historia Contemporánea UPV-EHU, Leioa, 1994.
- URQUIOLA, V. y ZENON DE BELAUNZARAN, C., *Manual de Baños de Mar*, Imp. Ignacio Ramón Baroja, San Sebastián, 1850.
- URRUTIA, A., *Arquitectura española. Siglo XX*, Cátedra, Madrid, 1997.
- URTEAGA, L., *Misérias, miasmas y microbios. Las topografías médicas y el estudio del medio ambiente en el siglo XIX*, Geocrítica, 29, Barcelona, 1980.
- VALDALISO GAGO, J. M., «Política económica y grupos de presión, la acción colectiva de la Asociación de Navieros de Bilbao», *Historia Social*, 7, 1990), pp. 69-103.
- VALDALISO GAGO, J. M., *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, HAEE/IVAP, Bilbao, 1991.
- VALDALISO, J. M., *La familia Aznar y sus negocios (1830-1983). Cuatro generaciones de empresarios en la España contemporánea*, Marcial Pons Historia, Madrid, 2006.
- VALDOUR, J., *El obrero español. Experiencias vividas (el País Vasco)*. Universidad del País Vasco, Bilbao, 2000.
- VALENZUELA, M., «Los orígenes de los transportes urbanos de cercanías de Madrid», *Estudios Geográficos*, 130, 1973, pp. 94-123.
- VARGAS ALONSO, F. M., *Berango-Leioa: Estudio Histórico/Artístico*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1997.
- VERA REBOLLO, J.F., *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*, Inst. Juan Gil-Albert, Alicante, 1987.
- VERGARA, E., *Geografía médica española. Datos para la topografía médica de San Salvador del Valle (Vizcaya)*, Imp. Bonifacio Guzman, Baracaldo, 1904
- VIAR, J., *La imagen de Bilbao en las revistas ilustradas (1858-1900)*, BBK, Bilbao, 2001.

- VILAGRASA I IBARZ, J., *Creixement urbà i agents de la producció de l'espai, el cas de la ciutat de Lleida, 1940-1980*, Inst. Cartogràfic de Catalunya, Barcelona, 1990.
- VILAGRASA, J. (Ed.), *Vivienda y promoción inmobiliaria en España*, Eds. Universitat de Lleida, Lleida, 1997.
- VILLARES, R. (Ed.), *La ciudad y el mundo urbano en la Historia de Galicia*, Torculo, Santiago de Compostela, 1988.
- VIÑES MILLET, C., *Historia urbana de Granada. Su evolución hasta fines del siglo XIX*, Centro de Estudios Municipales y de Cooperación Interprovincial / INAP, Granada, 1987.
- VRIES, J. de, *La urbanización de Europa, 1500-1800*, Crítica, Barcelona, 1987.
- WAGENAAR, M., «Centros monumentales, alrededores pintorescos: contrastes entre paisajes urbanos y diferentes usos del suelo en seis capitales europeas, 1850-1914», *Historia Urbana*, n.º 4, 1997, pp. 27-48.
- WALTON, J. K., *Blackpool*, Edinburg University Press, Edinburgo, 1998.
- WALTON, J. K., *The British seaside: holidays and resorts in the twentieth century*, Manchester University Press, Manchester, 2000.
- WALTON, J. K., *The English seaside resort: a social history 1750-1914*, Leicester, 1983.
- WALTON, J. K., «Aproximación a la historia del turismo en el Reino Unido, siglo XVIII-XX», *Historia contemporánea*, n.º 25, 2002, pp. 65-82.
- WALTON, J. K., «Current trends in nineteenth- and twentieth-century Spanish urban history», *Urban History*, vol. 30, n.º 2, 2003, pp. 251-265.
- WALTON, J. K., «Planning and seaside tourism: San Sebastián, 1863-1936», *Planning Perspectives*, n.º 17, 2002, pp. 1-20.
- WALTON, J. K. (Ed.), *Histories of Tourism: Representation, Identity and Conflict*, 2005.
- WARNER, S. B., *Streetcar Suburbs. The process of Growth in Boston (1870-1900)*, Cambridge Univ. Press, Cambridge, 1962.
- WOUDE, A. V. D., VRIES, J. de y HAYAMI, A. (Eds.), *Urbanization in History. A process of Dinamic Interactions*, Clarendon Press, Oxford, 1990.
- WRAY MCDONOGH, G.W., *Las buenas familias de Barcelona. Historia social del poder en la era industrial*, Omega, Barcelona, 1989.
- YBARRA, F., «Historia del turismo en Guecho», en *Vizcaya en la promoción del Turismo Nacional*, 1965.
- YBARRA E YBARRA, J. de, *Nosotros, los Ybarra. Vida, economía y sociedad (1744-1902)*, Tusquets, Barcelona, 2002.
- YRIZAR, J., *Las casas vascas, torres, palacios, caseríos, chalets, mobiliario*, Bilbao, Villar, 1980 (orig.1929).
- ZABALA, C. M., *Guecho, anteiglesia del Señorío*, Bilbao, 1968.
- ZABALA, C. M., *Historia de Guecho*, Algorta-Getxo, 1990.
- ZÁRATE MARTÍN, M.A., «Vitoria, Transformación y cambio de un espacio urbano», *Boletín de la Institución Sancho el Sabio*, XXV, 1981.

Apéndice

Bosquejo de árbol genealógico de la Familia Aguirre Coste



A mediados del siglo XIX todo el entorno de la ría de Bilbao inició un proceso de profundas transformaciones, que terminaron por configurar una nueva sociedad sustentada en la industria. Una de las condiciones que hicieron posible el éxito de esa transformación fue la transferencia masiva de propiedad a lo largo de los márgenes de la ría. Esto permitió a la burguesía bilbaína ejercer un rígido control territorial de todos los municipios ribereños, organizando la implantación industrial y de infraestructuras imprescindibles para la inminente industrialización. En este estudio se analiza el proceso por el que la dedicación de los terrenos de la orilla derecha del Abra —fundamentalmente en el municipio de Getxo— a avanzados proyectos de promoción veraniega, que giraban sobre las playas y los servicios relacionados de ocio burgués, generó un espacio urbano de unas características excepcionales durante las décadas finales del siglo XIX. Esta definición constituyó un paso clave en su posterior fijación residencial, y su inmediata configuración como espacio referencial, y marco elitista por antonomasia, de la aglomeración urbana de la Ría Bilbao.