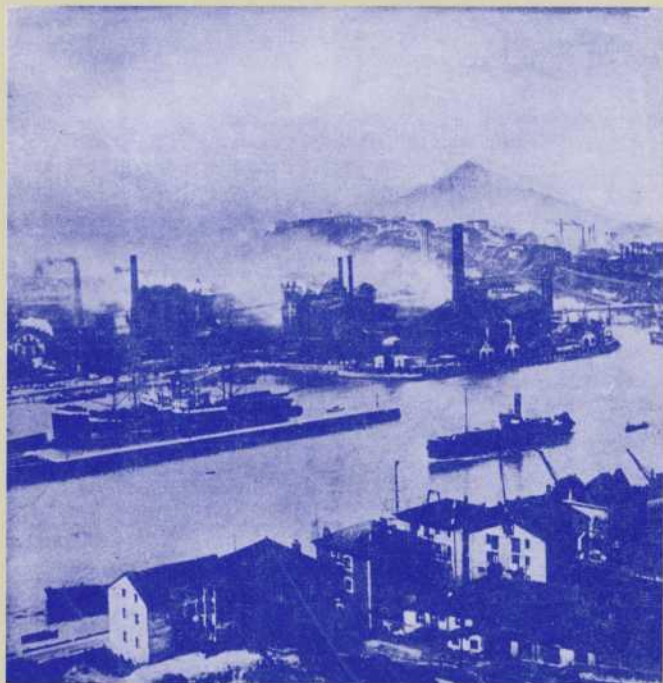




FUNDACION BBV

**Bilbao**  
**en la Formación**  
**del País Vasco**  
**Contemporáneo**  
(Economía, población y ciudad)



Manuel González Portilla (Dir.)

La industrialización vasca, que hemos de entender como término equivalente a modernización desde otros postulados teóricos y analíticos, tiene sus raíces en dos procesos diferenciados: uno de estos procesos se remonta a la Edad Moderna y, particularmente, al siglo XVIII, y evoluciona desde la protoindustria hacia la conformación de pequeñas y medianas empresas capitalistas de todo tipo y naturaleza, como fueron los casos de la transformación de antiguas ferrerías, martinets, etc. en metalurgias, o de los talleres artesanales armeros en modestas fábricas de armas. El siguiente proceso surge de la mano de la industrialización capitalista desde mediados del siglo XIX, en forma de factorías y sociedades modernas relacionadas con nuevos métodos y técnicas de producción, y que se constituye bajo nuevas formas avanzadas de organización empresarial capitalista, con diferentes maneras de asociación y creación empresarial que van desde la sociedad anónima a la comanditaria.

Estos grandes cambios históricos, según esta investigación que presenta la Fundación BBV, tuvieron su epicentro en Bilbao y su ría. El trabajo comienza analizando los aspectos fundamentales de cómo se produjo la industrialización y las repercusiones que ésta tuvo sobre las estructuras demográficas, sociales y del espacio. Posteriormente se pasa a analizar la evolución del sistema demográfico y de la reproducción social. Por último, la investigación dirigida por el Prof. González Portilla, estudia el desarrollo de la ciudad de Bilbao, vinculado a la problemática de la vivienda y de los medios de comunicación, sobre todo el del transporte.

**Manuel González Portilla** es Catedrático y Director del Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad del País Vasco, es especialista en temas de industrialización e Historia Económica contemporánea vasca y española, sobre los que ha publicado diversos libros y artículos.









FUNDACION BBV

**Bilbao**  
**en la Formación**  
**del País Vasco**  
**Contemporáneo**  
(Economía, población y ciudad)

**Manuel González Portilla (Dir.)**

Colaboradores:

Mercedes Arbaiza Vilallonga  
Nieves Basurto Ferro  
José M.<sup>a</sup> Beascoechea Gangoiti  
Pedro Alberto Novo López  
Aranzazu Pareja Alonso  
Pilar Pérez-Fuentes Hernández  
Alberto Santana Ezquerro  
Karmele Zárraga Sangróniz

FUNDACIÓN BBV



*La decisión de la Fundación BBV de publicar el presente libro no implica responsabilidad alguna sobre su contenido ni sobre la inclusión, dentro del mismo, de documentos o información complementaria facilitada por los autores.*

*Bilbao en la formación del País Vasco Contemporáneo  
(Economía, población y ciudad)*

© Fundación BBV

Edita Fundación BBV. Documenta

Plaza de San Nicolás, 4

48005 Bilbao

Depósito legal: BI-2.718-95

I.S.B.N.: 84-88562-54-3

Fotocomposición e Impresión:

RALI, S.A.

Particular de Costa, 8-10-7.<sup>a</sup>

48010 BILBAO

**Bilbao en la formación del  
País Vasco Contemporáneo  
(Economía, población y ciudad)**





## INDICE DE CONTENIDOS

<b>Presentación .....</b>	<b>21</b>
<b>Introducción .....</b>	<b>23</b>
<b>I.<sup>a</sup> PARTE: Historia de un desarrollo .....</b>	<b>41</b>
<b>I.1. Del capital comercial al capital industrial .....</b>	<b>43</b>
I.1.1. Los grandes comerciantes banqueros en los orígenes del capitalismo industrial: El papel de Bilbao .....	43
I.1.1.1. Introducción .....	43
I.1.1.2. Bilbao y la "internacionalización" de la economía vasca .....	47
I.1.1.3. La mejora de la red viaria interior y la comercialización de la economía .....	51
I.1.1.4. La función de la protoindustria en la economía y sociedad vasca .....	55
I.1.1.5. Marina mercante y burguesía comercial .....	69
I.1.1.6. La otra "cara" del País. La vocación marítima de la costa vasca: mar, pesca y cambios en los hábitos alimenticios .....	75
<b>I.2. La crisis general y los orígenes del capitalismo .....</b>	<b>84</b>
I.2.1. La crisis del Antiguo Régimen .....	84
I.2.2. La revolución liberal burguesa. La confrontación social y de poderes en vísperas de la primera guerra civil carlista .....	88
I.2.3. El fin del modelo económico vasco basado en el sector exterior: El protagonismo del mercado interno desde 1841 .....	92
I.2.4. Los orígenes del capitalismo y la industrialización en el País Vasco, 1841-72: del capital comercial al industrial .....	95
I.2.4.1. Bilbao y su ría en los orígenes de la modernización económica vasca .....	101

1.2.4.2. El ferrocarril al interior y el Banco Bilbao: las grandes iniciativas empresariales de Bilbao de 1857 .....	105
1.2.5. La red ferroviaria y el proceso de modernización de la economía y sociedad vasca .....	108
1.2.5.1. Bilbao en la encrucijada de la vertebración del País Vasco .....	108
1.2.5.2. Los ferrocarriles: desarrollo económico y ordenación del territorio .....	114
1.3. Industrialización y desarrollo de la sociedad capitalista en el País Vasco, 1876-1936. Bilbao capital industrial y financiera del norte de España .....	125
1.3.1. La Ría de Bilbao, epicentro de la modernización económica. Descubrimientos tecnológicos y nuevas oportunidades industriales .....	125
1.3.2. El sector exterior y la primera industrialización .....	131
1.3.3. La generalización industrial y la metalurgia .....	147
1.3.4. Bilbao: capital industrial y financiera del norte ...	153
1.3.5. El mercado de capitales y la Bolsa de Bilbao .....	160
1.3.6. La coyuntura excepcional de la primera guerra mundial. La dictadura de Primo de Rivera y la segunda República .....	164
1.3.7. Industrialización y población activa .....	168
1.3.8. El Lobby económico-político bilbaíno. Los industriales en la política nacional: la formación de una nueva clase política .....	172
<b>2.<sup>a</sup> PARTE: Naturaleza y evolución del sistema demográfico en Bilbao .....</b>	<b>181</b>
2.1. Introducción. La ciudad vista por los especialistas .....	183
2.2. Definiendo lo urbano .....	186
2.3. Bilbao en el proceso de urbanización de Vizcaya .....	191
2.4. La conformación histórica de la conurbación de la ría de Bilbao .....	198
2.5. La urbanización demográfica .....	206
2.5.1. El debate sobre los factores del crecimiento de las ciudades .....	207
2.5.2. Los comportamientos demográficos específicamente urbanos .....	209
2.6. La modernización demográfica en Bilbao .....	215
2.6.1. La tendencia de la fecundidad general .....	216
2.6.2. El papel de la nupcialidad en el crecimiento de la población .....	219
2.6.3. El control consciente de la fecundidad legítima: niveles de vida y factores culturales .....	225
2.7. La transición de la mortalidad .....	232
2.7.1. La naturaleza del debate .....	232
2.7.2. La caída secular de la mortalidad de Bilbao en el contexto español .....	236
2.7.3. Causas directas del descenso secular de la mortalidad .....	243
2.8. Los movimientos migratorios .....	246

<b>3.<sup>a</sup> PARTE: Familia, matrimonio y reproducción social .....</b>	<b>263</b>
3.1. Introducción .....	265
3.2. El modelo matrimonial, una visión de larga duración ....	267
3.3. La continuidad de las estructuras familiares en el espacio urbano .....	271
3.4. Estrategias de reproducción social en la sociedad urbana tradicional .....	274
3.4.1. Las prácticas sucesorias y organización socioeconómica de la villa bilbaina .....	275
3.4.2. La importancia de la dote y el ahorro del peculio .....	277
3.4.3. El papel de las mujeres en la formación del agregado doméstico .....	283
3.4.4. El "carácter" del matrimonio y de la familia nuclear bilbaina .....	285
3.5. El papel de Bilbao sobre su entorno rural en la sociedad de Antiguo Régimen .....	287
3.5.1. La complementariedad del sistema familiar urbano y rural .....	287
3.5.2. Bilbao como centro rector de la demografía provincial .....	290
3.5.3. Las consecuencias para la población bilbaina .....	293
3.6. La ciudad industrial: transformaciones sociales y modelo de matrimonio .....	296
3.6.1. Matrimonio, mercados de trabajo y condiciones de vida .....	298
3.6.2. El papel de las mujeres en la formación del agregado doméstico: la asimetría en el modelo industrial de género .....	302
3.6.3. El carácter de la familia industrial: hacia unas pautas estandarizadas de matrimonio .....	306
3.6.4. Movimientos migratorios y estrategias matrimoniales .....	308
3.6.5. Niveles de celibato y mercado matrimonial .....	314
3.6.6. La batalla contra el celibato y en favor del matrimonio eugenésico en la Villa .....	317
<b>4.<sup>a</sup> PARTE: El desarrollo urbano y la vivienda .....</b>	<b>321</b>
4.1. Antecedentes: La fundación de Bilbao y su desarrollo urbano durante el Antiguo Régimen .....	323
4.2. El crecimiento planificado de Bilbao .....	327
4.2.1. Las limitaciones de los ensanches neoclásicos ....	327
4.2.2. El plan frustrado de Amado Lázaro (1861) .....	340
4.2.3. El primer ensanche: Alzola, Hoffmeyer y Achúcarro (1876) .....	345
4.2.4. Tensiones y conflictos en la construcción del primer ensanche (1876 - 1900) .....	357
4.2.4.1. El marco legal del conflicto: Bases y Ordenanzas .....	357
4.2.4.2. Tránsito de las Ordenanzas .....	364
4.2.4.3. El caso de las Calles Particulares. ....	366



4.2.5. La configuración de la ciudad: propiedad y élites urbanas .....	370
4.2.5.1. Una ciudad compleja y diversificada. ....	375
1. Caracterización de los Distritos Urbanos .....	375
2. Segregación espacial y élites urbanas .....	384
4.2.5.2. La propiedad .....	399
1. Estructura de la propiedad .....	399
2. Los propietarios .....	402
4.2.6. El segundo ensanche y el contraste de propuestas (1905) .....	411
4.2.6.1. Concurso de proyectos .....	412
4.2.7. La conformación del centro y de las áreas suburbanas del nuevo Bilbao .....	416
4.2.7.1. La jerarquización social del espacio urbano .....	416
4.2.7.2. Morfología social de la vivienda .....	421
4.2.8. El problema social de la vivienda: .....	433
4.2.9. Hacia una perspectiva comarcal de desarrollo urbano: La ciudad completa de Ricardo Bastida (1923) .....	444
4.3. Los nuevos equipamientos del Bilbao industrial .....	447
4.3.1. Los servicios comunitarios .....	447
4.3.2. Los servicios domésticos .....	451
4.3.2.1. El abastecimiento de aguas .....	451
4.3.2.2. Las aguas servidas .....	454
4.3.2.3. Las nuevas energías y servicios .....	456
1. El gas .....	456
2. La electrificación .....	457
3. El teléfono .....	459
<b>5.ª PARTE: Transporte urbano y organización territorial de la aglomeración bilbaína, 1876-1930 .....</b>	<b>461</b>
5.1. Introducción .....	463
5.2. Una nueva ciudad y su entorno más inmediato .....	469
5.2.1. Los orígenes y primeras manifestaciones del transporte urbano e interurbano .....	477
5.2.2. Movimiento de viajeros y tráfico de mercancías para una nueva ciudad y su entorno .....	505
5.3. El transporte urbano. Bilbao y su área de influencia (1920-1930) .....	534
<b>Bibliografía .....</b>	<b>541</b>

## INDICE DE TABLAS

### I.<sup>a</sup> PARTE: Historia de un desarrollo

Tabla 1.1:	Valor del producto bruto del sector secundario en Vizcaya en 1777 .....	45
Tabla 1.2:	Barcos entrados y salidos del puerto de Bilbao .....	48
Tabla 1.3:	Puertos de procedencia y destino de los barcos que entran y salen del puerto de Bilbao en 1770 y de los puertos vizcaínos entre 1765-70 .....	49
Tabla 1.4:	Población activa de la zona minera en 1787 .....	52
Tabla 1.5:	Distribución de la actividad de los cabezas de familia productivos en Añana (Alava) en 1840 .....	59
Tabla 1.6:	Fanegas labradas por los vecinos de Elburgo en 1813 .....	60
Tabla 1.7:	Distribución de la propiedad de la tierra cultivada por los vecinos en Ariñez, Alava, en 1814 .....	61
Tabla 1.8:	Vecinos y distribución de la explotación agraria en el pueblo de Ariñez (Alava), animales de labranza (bueyes) que poseen y actividades complementarias como trajinería en 1814 .....	62
Tabla 1.9:	Compra de fincas concejiles por vecino según estructura (explotación agraria) en Ariñez entre 1807-1813 .....	64
Tabla 1.10:	Riqueza territorial de labrantio de San Vicente Arana (Alava), en 1813 .....	65
Tabla 1.11:	Vecinos y distribución de la explotación agraria en San Vicente Arana en 1813 .....	66
Tabla 1.12:	Distribución de la población activa en las villas de Vizcaya en 1787 .....	67
Tabla 1.13:	Número de industrias y sus operarios .....	68
Tabla 1.14:	Nombre de comerciantes que son propietarios de barcos mercantes .....	71

Tabla 1.15:	Buques reseñados en cada puerto vizcaíno (sin Bilbao) 1765-70 .....	72
Tabla 1.16:	Muestra de población activa de la costa vasca en 1825 .....	82
Tabla 1.17:	Distribución de la población activa del sector industrial y pesquero-marinero .....	82
Tabla 1.18:	Aproximación a la población activa implicada en actividades industriales en Vizcaya, más marinería, en la década de 1789 (1787) .....	83
Tabla 1.19:	Fecha de fundación de las "empresas" de Alava existentes en Diciembre de 1844 .....	86
Tabla 1.20:	Efectos de la cartera del Banco de Bilbao a 31 de Octubre de 1862 .....	93
Tabla 1.21:	Efectos de la cartera del Banco de Bilbao a:	94
Tabla 1.22:	Fecha de fundación de las fábricas y artefactos existentes en Alava en 1861 .....	97
Tabla 1.23:	Obreros empleados en las fábricas y artefactos en 1861 según fecha de fundación .....	98
Tabla 1.24:	Tipos de "fabricas y artefactos" existentes en Alava en 1861, fuerza motriz empleada, materias primas usadas y obreros .....	99
Tabla 1.25:	Principales suscriptores de acciones del Banco Bilbao y del ferrocarril Tudela-Bilbao, y su conexión con la creación de las modernas siderurgias .....	108
Tabla 1.26:	Tasas de crecimiento anual de la población	126
Tabla 1.27:	Evolución de la tasa anual de crecimiento demográfico .....	129
Tabla 1.28:	Evolución de la población de la Ría de Bilbao y su comparación con Vizcaya y País Vasco (1787-1930) .....	130
Tabla 1.29:	Inversión de la infraestructura minera en Vizcaya entre 1876-1882 .....	134
Tabla 1.30:	Valor del mineral de hierro vizcaíno (1876-1899) .....	136
Tabla 1.31:	Producción media anual de mineral de hierro en Vizcaya .....	137
Tabla 1.32:	Marina mercante de vapor matriculados en:	139
Tabla 1.33:	Beneficios obtenidos por los vapores de la Cía. Sota y Aznar desde el inicio de la explotación de cada barco hasta 1902 .....	140
Tabla 1.34:	Socios fundadores de A.H.B .....	142
Tabla 1.35:	Socios fundadores de A.H.B .....	143
Tabla 1.36:	Propietarios-accionistas fundadores de la Vizcaya .....	144
Tabla 1.37:	Producción media anual por quinquenios de hierros y aceros en Vizcaya y España .....	146
Tabla 1.38:	Productividad del obrero en la siderurgia (Tns./obrero) .....	147

Tabla 1.39:	Distribución de la población vasca por municipios (%) .....	148
Tabla 1.40:	Evolución de la población de la Ría de Bilbao (1857-1930) .....	149
Tabla 1.41:	Distribución de la población activa en Vizcaya y País Vasco en 1910 .....	150
Tabla 1.42:	El sector industrial en Guipúzcoa en 1915 ...	151
Tabla 1.43:	Evolución de las tasas anuales de crecimiento demográfico .....	153
Tabla 1.44:	Distribución de la cartera de la Banca (millones de pesetas) .....	154
Tabla 1.45:	Participación del Consejo de Administración del Banco Bilbao en los consejos de otros sectores en 1922 .....	156
Tabla 1.46:	Participación del Consejo de Administración como consejeros de otras sociedades en 1922 .....	156
Tabla 1.47:	Participación del Consejo de Administración del Banco Vizcaya en los consejos de otras sociedades en 1922 .....	157
Tabla 1.48:	Participación del Consejo de Administración del Banco Vizcaya en los consejos de otras sociedades en 1922 .....	158
Tabla 1.49:	Participación del capital de las sociedades anónimas en 1922 .....	160
Tabla 1.50:	Resumen del total del valor nominal de los títulos negociados en la bolsa de comercio de Bilbao durante los años 1916-1935 (millones de pesetas) .....	161
Tabla 1.51:	Distribución del total del valor nominal de los títulos negociados en la bolsa de comercio de Bilbao durante los años 1916-1935 .....	162
Tabla 1.52:	Evolución de la producción siderúrgica vizcaína y participación en la producción española .....	165
Tabla 1.53:	Evolución de la producción siderúrgica en Vizcaya. (Base 100: 1929) .....	166
Tabla 1.54:	Capital nominal de las sociedades anónimas por sectores en 1922 .....	168
Tabla 1.55:	Distribución de la población activa de Baracaldo .....	169
Tabla 1.56:	Evolución de la población de la Ría de Bilbao (1787-1860) .....	170
Tabla 1.57:	Población activa de Bilbao en 1787 .....	170
Tabla 1.58:	Población activa de la Ría .....	171
Tabla 1.59:	Distribución de la población activa de Vizcaya y País Vasco en 1910 .....	171
Tabla 1.60:	Distribución de la población activa de Bilbao .....	171
Tabla 1.61:	Distribución de la población activa de ayuntamientos de la margen izquierda de la Ría de Bilbao, 1886/1890 y 1930 .....	172

Tabla 1.62:	Empresarios-políticos más destacados del periodo de 1901-1922, relacionados con la nueva industria vasca .....	175
Tabla 1.63:	Consejeros y mayores propietarios de A.H.V. (1922) que han sido Diputados y Senadores .....	176
Tabla 1.64:	Empresarios-parlamentarios y años de incorporación a las Cortes .....	179

## **2.ª PARTE: Naturaleza y evolución del sistema demográfico en Bilbao**

Tabla 2.1:	Evolución del número de habitantes de Bilbao y las anteiglesias de Abando, Begoña y Deusto .....	188
Tabla 2.2:	Población activa en números absolutos de Bilbao, Abando, Begoña y Deusto en 1787 .....	189
Tabla 2.3:	Población activa de Bilbao en 1825, 1900 y 1935 .....	190
Tabla 2.4:	Evolución de la tasa media anual de crecimiento (r) de la población rural y urbana vizcaína según su tamaño .....	192
Tabla 2.5:	Evolución de la tasa media anual de crecimiento (r) de la población urbana vizcaína según distintos umbrales mínimos de tamaño .....	192
Tabla 2.6:	Distribución de los porcentajes de población vizcaína según el tamaño del municipio .....	194
Tabla 2.7:	Evolución del número de municipios de Vizcaya según el tamaño .....	194
Tabla 2.8:	Porcentaje de población vizcaína en Bilbao y el Gran Bilbao .....	196
Tabla 2.9:	Peso relativo de la población urbana en Vizcaya y España .....	197
Tabla 2.10:	Evolución de la población de la Ría de Bilbao (1787-1900) .....	198
Tabla 2.11:	Tasas de crecimiento demográfico de la Ría y zona minera .....	199
Tabla 2.12:	Tasa de crecimiento demográfico de los pueblos mineros .....	200
Tabla 2.13:	Tasa de crecimiento demográfico de la zona industrial de la margen izquierda y de Bilbao .....	201
Tabla 2.14:	Tasas de crecimiento demográfico de los pueblos de la margen derecha de la Ría de Bilbao .....	201
Tabla 2.15:	Tasas de crecimiento demográfico de la Ría .....	202
Tabla 2.16a):	Evolución de la población de Bilbao y ayuntamientos anexionados 1787-1887 .....	203
Tabla 2.16b):	Evolución de la población de Bilbao y ayuntamientos anexionados 1900-1930 .....	203
Tabla 2.17a):	Evolución de la población de Bilbao y ayuntamientos anexionados (1940-1970) .....	203
Tabla 2.17b):	Evolución de la población de Bilbao y ayuntamientos anexionados (1975-1991) .....	203
Tabla 2.18a):	Evolución de la población de la margen izquierda de la Ría de Bilbao 1787-1887 .....	204



Tabla 2.18b):	Evolución de la población de la margen izquierda de la Ría de Bilbao 1900-1930 .....	205
Tabla 2.19a):	Evolución de la población de la margen izquierda de la Ría de Bilbao 1940-1970 .....	205
Tabla 2.19b):	Evolución de la población de la margen izquierda de la Ría de Bilbao 1975-1991 .....	208
Tabla 2.20:	Componentes del crecimiento de la población en Vizcaya según años censales .....	209
Tabla 2.21:	Tasas de crecimiento anual en las capitales de provincia españolas y Bilbao .....	210
Tabla 2.22:	Composición de la población de Bilbao por edad y sexo .....	212
Tabla 2.23:	Índices de masculinidad en Bilbao .....	214
Tabla 2.24:	Tasas de mortalidad urbana y rural en España y Vizcaya .....	217
Tabla 2.25:	Intensidad de la fecundidad en Bilbao y Vizcaya 1787-1930 (lf) .....	220
Tabla 2.26:	Intensidad de la nupcialidad femenina en Bilbao y Vizcaya 1787-1930 (lm) .....	220
Tabla 2.27:	Evolución de la nupcialidad en Bilbao y Vizcaya 1787-1930 (1787=100) .....	220
Tabla 2.28:	Intensidad de la fecundidad legítima en Bilbao y Vizcaya 1787-1930 (lg) .....	226
Tabla 2.29:	Evolución de la fecundidad legítima en Bilbao y Vizcaya 1787-1930 (1787=100) .....	226
Tabla 2.30:	Evolución de las tasas brutas de mortalidad en la provincia de Vizcaya y Bilbao .....	236
Tabla 2.31:	Evolución de las tasas de mortalidad infantil por mil nacidos vivos en las ciudades y resto de las provincias de España .....	238
Tabla 2.32:	Porcentajes de causas de muerte por grupos de edad y por enfermedad en Bilbao 1900 y 1930 .....	243
Tabla 2.33:	Salos migratorios de Vizcaya y Bilbao, 1860-1930 .....	249
Tabla 2.34:	Porcentajes de población por origen según el área donde viven en 1825 .....	253
Tabla 2.35:	Porcentajes de población por origen según el área donde viven en 1900 .....	253
Tabla 2.36:	Porcentajes de población por origen según el área donde viven en 1935 .....	253
<b>3.ª PARTE: Familia, matrimonio y reproducción social</b>		
Tabla 3.1:	Edad media al matrimonio de hombres y mujeres en Bilbao y Vizcaya 1787-1930 .....	268
Tabla 3.2:	Soltería definitiva de hombres y mujeres en Bilbao y Vizcaya 1787-1930 .....	268
Tabla 3.3:	Estructuras y tamaño familiar en Bilbao .....	272
Tabla 3.4:	La circulación de jóvenes en Bilbao en 1825 .....	278
Tabla 3.5:	Oficio de los hijos entre los 15 y 25 años según profesión del padre .....	282

Tabla 3.6:	Diferencia de edad media al matrimonio entre cónyuges en 1825 .....	286
Tabla 3.7:	Origen de los criados/aprendices/sobrinos/población sin relación de parentesco residentes en Bilbao 1825 .....	289
Tabla 3.8:	Intensidad de crecimiento de la población rural y población urbana .....	291
Tabla 3.9:	Porcentaje de hombres y mujeres casados y viudos según origen en 1825 .....	294
Tabla 3.10:	Profesión de los cabezas de familia .....	297
Tabla 3.11:	Edad media al matrimonio de hombres en municipios mineros e industriales de la Ría 1787-1930 .....	299
Tabla 3.12:	Porcentaje de mujeres casadas entre los 15 y 45 años sobre el total de mujeres en esas edades .....	302
Tabla 3.13:	Edad media al matrimonio de las mujeres en municipios mineros e industriales de la Ría 1787-1930 .....	303
Tabla 3.14:	Tasas de actividad femenina por grupo de edad .....	303
Tabla 3.15:	Tasas de actividad femenina (15-59 años) por estado civil .....	304
Tabla 3.16:	Porcentaje de criadas / total mujeres por grupo de edad ' .....	305
Tabla 3.17:	Diferencia de edad entre los cónyuges .....	307
Tabla 3.18:	Origen de los cónyuges 1900 .....	309
Tabla 3.19:	Porcentaje de mujeres casadas y viudas según origen .....	311
Tabla 3.20:	Porcentaje de casados y viudos según origen y grupos de edad en 1900 .....	311
Tabla 3.21:	Tasas de actividad femenina (15-59 años) según origen .....	313
Tabla 3.22:	Celibato definitivo de hombres y mujeres en municipios mineros e industriales de la Ría 1787-1930 .....	315

#### **4.<sup>a</sup> PARTE: El desarrollo urbano y la vivienda**

Tabla 4.1:	N.º de habitantes según el padrón de 1894 .....	362
Tabla 4.2:	Renta Liquidada de Vizcaya en 1892 .....	373
Tabla 4.3:	Renta Bruta de Vizcaya en 1892 .....	374
Tabla 4.4:	Edificios y Valor de Renta Bruta en los Distritos Urbanos de Bilbao (1892) .....	379
Tabla 4.5:	Edificios con Renta Bruta superior a 10.000 Ptas .....	382
Tabla 4.6:	Valores Medios de Rentas Brutas en Viviendas Individuales .....	387
Tabla 4.7:	Villas Ajardinadas de los Distritos Urbanos de Bilbao(1892) .....	391
Tabla 4.8:	Distribución de Edificios Industriales .....	393

Tabla 4.9:	Residencia de la Alta Burguesía y Profesionales de Bilbao (1892) .....	394
Tabla 4.10:	Distribución sobre número de Fincas Urbanas .....	400
Tabla 4.11:	Distribución sobre valor de la Renta Urbana Bruta .....	400
Tabla 4.12:	Mayores propietarios de Bilbao. Rentas brutas de urbana y rústica 1892 .....	403
Tabla 4.13:	Propietarios y Rentas Rústicas de Bilbao (1892) .....	408
Tabla 4.14:	Propietarios de Rústica en Bulbao-General y 'Zona 3'* .....	409

## 5.<sup>a</sup> PARTE: Transporte urbano y organización territorial de la aglomeración bilbaína, 1876-1930

Tabla 5.1:	Crecimiento de la población en el ámbito de la comarca del "Gran Bilbao" .....	480
Tabla 5.2:	Crecimiento interanual del espacio comarcal afectado por el transporte público .....	481
Tabla 5.3:	Líneas de tranvía electrificadas a partir de 1906 .....	502
Tabla 5.4:	Movimiento de viajeros del Tranvía Urbano de Bilbao. Relación viajeros habitantes 1897-1921 .....	506
Tabla 5.5:	Clasificación por sectores de la población activa de Bilbao. Censos de 1900 y 1910 .....	508
Tabla 5.6:	Circulación de vehículos por el puente del aranal, 20-3-1896 .....	509
Tabla 5.7:	Movimiento de viajeros y mercancías del T.E.B., 1896-1921 .....	512
Tabla 5.8:	Movimiento de viajeros del ferrocarril de Bilbao a las Arenas y Plencia 1887-1910 .....	518
Tabla 5.9:	Rendimiento brutos y movimiento de viajeros del F.C. Bilbao a Portugalete .....	520
Tabla 5.10:	Tráfico de mercancías y rendimientos del ferrocarril de Bilbao a Portugalete .....	523
Tabla 5.11:	Tráfico y rendimientos del ferrocarril central de Vizcaya, 1882-1902 .....	525
Tabla 5.12:	Rendimientos brutos por estaciones y combinado del F.C. Central de Vizcaya (pts.) .....	527
Tabla 5.13:	Tráfico de viajeros y mercancías de la líneas del F.C. de Santander a Bilbao .....	530
Tabla 5.14:	Movimiento de viajeros del Tranvía Urbano de Bilbao. Relación habitantes/viajeros 1920-34 .....	537
Tabla 5.15:	Movimiento de viajeros urbanos y suburbanos en trolebús y autobús, 1946-59 .....	539
Tabla 5.16:	Movimiento de Viajeros (en miles) de los distintos tranvías que operaban desde Bilbao .....	540

## INDICE DE FIGURAS

### 2.<sup>a</sup> PARTE: Naturaleza y evolución del sistema demográfico en Bilbao

Figura 2.1: Pirámide de población de Bilbao en 1825 .....	211
Figura 2.2: Pirámide de población de Bilbao en 1900 .....	211
Figura 2.3: Pirámide de población de Bilbao en 1935 .....	212
Figura 2.4: Pirámide de población por origen de Bilbao en 1825 .....	251
Figura 2.5: Pirámide de población por origen de Bilbao en 1900 .....	251
Figura 2.6: Pirámide de población por origen de Bilbao en 1935 .....	252

### 4.<sup>a</sup> PARTE: El desarrollo urbano y la vivienda

Figura 4.1: Distritos Urbanos de Bilbao en 1892 .....	377
Figura 4.2: Valores Medios de Rentas por Distritos .....	381
Figura 4.3: Edificios valorados en más de 10.000 ptas. de Renta Bruta .....	383
Figura 4.4: Localización de calles para valoración por viviendas .....	385
Figura 4.5: Villas y Chales Urbanos en 1892 .....	389
Figura 4.6: Edificios de Uso Industrial Exclusivo en 1892 ....	390
Figura 4.7: Residencias de la Alta Burguesía urbana .....	395
Figura 4.8: Residencia de los Profesionales Liberales .....	396

## INDICE DE GRAFICOS

### 1.<sup>a</sup> PARTE: Historia de un desarrollo

Gráfico 1.1: Creación de sociedades y capital nominal de las mismas. Bilbao 1886-1936 .....	154
---	-----

### 2.<sup>a</sup> PARTE: Naturaleza y evolución del sistema demográfico en Bilbao

Gráfico 2.1: Evolución de la fecundidad general (lf) en Vizcaya y en Bilbao .....	217
Gráfico 2.2: Intensidad de la nupcialidad femenina en Bilbao y Vizcaya, 1787-1930 .....	221
Gráfico 2.3: Evolución de los niveles de fecundidad general, legítima y nupcialidad .....	224
Gráfico 2.4: Evolución de la intensidad de la fecundidad general (lf), nupcialidad (lm) y fecundidad legítima (lg) de Bilbao. (1787=100) .....	224
Gráfico 2.5: Intensidad de la fecundidad en Bilbao y Vizcaya 1787-1930 (lg) .....	227
Gráfico 2.6: Tasas de mortalidad infantil y juvenil por mil nacidos vivos en Bilbao, 1860-1935 .....	237
Gráfico 2.7: Evolución de la mortalidad bruta en ciudades españolas según su actividad, 1860-1930 .....	239
Gráfico 2.8: Tasas brutas de mortalidad en las ciudades españolas según el tamaño de su población, 1860-1930 .....	241
Gráfico 2.9: Tasas de mortalidad infantil por mil nacidos vivos en las ciudades españolas según el tamaño de su población, 1860-1930 .....	242

### 3.<sup>a</sup> PARTE: Familia, matrimonio y reproducción social

Gráfico 3.1: Porcentaje de hombres y mujeres en calidad de criados, sobrinos y aprendices en cada grupo de edad .....	279
---	-----

Gráfico 3.2: Porcentaje de mujeres casadas según origen en 1825 .....	294
Gráfico 3.3: Porcentaje de hombres casados según origen .....	295
Gráfico 3.4: Tasas de actividad femenina por grupo de edad .....	304
Gráfico 3.5: Porcentaje de criadas / total mujeres por grupo de edad .....	306
Gráfico 3.6: Porcentaje de casados y viudos según origen y grupos de edad en 1900 .....	312

## **PRESENTACIÓN**

Entender la evolución de la Historia Contemporánea del País Vasco supone comprender las grandes transformaciones económicas, sociales y políticas que ha conocido el país en los siglos XIX y XX, a partir del proceso industrializador. La industrialización, con los efectos modificadores que introdujo en las estructuras económicas y demográficas, fue el revulsivo que sacó a la sociedad vasca de la profunda crisis en la que se encontraba inmersa a principios del siglo XIX. Pero el país había progresado a buen ritmo en la Edad Moderna y, sobre todo, en el siglo XVIII, construyendo bases sólidas (burguesía comercial, acumulación de capital, división del trabajo, elevado grado de comercialización de la economía, protoindustria), sobre las que se podía asentar ulteriormente el moderno desarrollo en el momento que la coyuntura histórica lo hiciese posible, como se evidenció desde 1841 y, especialmente, tras 1878.

La FUNDACIÓN BBV, consciente de que Bilbao fue la cuna financiera que dio pie a que nacieran el Banco de Bilbao (1857) y el Banco de Vizcaya (1901), las dos instituciones que en su día formaron el BBV, y sin olvidar tampoco que Bilbao fue el núcleo principal del desarrollo del País Vasco, quiere con este libro contribuir a un mejor conocimiento del papel desempeñado por Bilbao en la formación del País Vasco Contemporáneo.

**FUNDACIÓN BBV**





**INTRODUCCIÓN**  
**Historia de un desarrollo**



El análisis de la evolución de la economía vasca supone entender como se produjo el proceso industrializador y las transformaciones estructurales que éste conllevó. El resultante de la industrialización al final del período analizado en este libro, y que hemos de entender como término equivalente a modernización desde otros postulados teóricos y analíticos, tiene sus raíces en dos procesos diferenciados de industrialización. Uno que tienen sus raíces en la Edad Moderna y especialmente en el siglo XVIII, y que evoluciona desde la protoindustria y sectores artesanales a lo largo del siglo XIX, hacia la conformación de pequeñas y medianas empresas capitalistas como fueron los casos de la transformación de antiguas ferrerías, martinetes, etc, en metalurgias, artesanos armeros en modestas fábricas de armas, astilleros y otros. Otro que surge con la industrialización capitalista desde mediados del siglo XIX en forma de nuevas factorías relacionadas con nuevos métodos y técnicas de producción, y con un sistema de organización empresarial capitalista avanzado como fueron las diferentes maneras de asociación y creación de empresas desarrolladas que van desde la sociedad anónima a la comanditaria

Otra de las características que condicionan la historia de este desarrollo industrial, es el papel desempeñado por Bilbao y la ría. Esta zona se convierte en el centro neurálgico de la industrialización y modernización del país.

El indicador que mejor refleja el papel motor que desempeñó la ría de Bilbao en el desarrollo histórico contemporáneo vasco, es el demográfico. En efecto, si entre el censo de Floridablanca de 1787 y el de 1860 la participación de la ría en el censo provincial se situaba entre el 22-26 % y alrededor del 10 % de la población de las tres provincias, a finales del siglo XIX, en 1900, había ascendido al 52,5 % del censo provincial y al 27,1 % del vasco. En 1930 suponía ya el 61,8 % y 33,6 % respectivamente. Tras la

segunda industrialización se potencia dicho papel, y así para 1970 absorbía el 74 % de la población vizcaína y el 41 % de la vasca.

La prosperidad del siglo XVIII vasco estuvo arropada en las ventajas que aportaba a los distintos territorios vascos sus relaciones con la monarquía, el régimen foral y la libertad de comercio. Los puertos vascos, y sobre todo Bilbao y su ría, fueron los elementos dinamizadores del desarrollo económico-social del país, los que conectaron la economía vasca y, especialmente, su protoindustria y comercio, a los circuitos internacionales. Esta dinámica generó una importante actividad económica volcada al exterior (hierro y otros artículos exportados, pesca, marina mercante, construcción naval, etc.), cuyo máximo apogeo se alcanzó en la segunda mitad del siglo XVIII.

Sin embargo, la organización de la sociedad y la economía siguió pivotando sobre la estructura social del mundo campesino, que aportó mano de obra (mineros, carboneros, carreteros, ferrones y otros oficios artesanales), y conocimientos, como el cuidado y cultivo del monte. Una gran parte de la actividad económica no agrícola, sobre todo la protoindustrial, y en especial la producción siderúrgica, tuvo un asentamiento rural, que es donde estaban ubicadas las ferrerías y otras industrias, pero también donde se obtenía la materia prima —carbón vegetal y mineral— y los medios de transporte —carros y bueyes—; todo ello aportado por el mundo rural y campesino. Por lo tanto, los ingresos no agrícolas para este mundo eran decisivos en la economía familiar.

Las ciudades marítimas, los puertos, como Bilbao y su ría, San Sebastián, Bermeo, Plencia, que eran los centros por donde se exportaban los productos industriales y otros, se convirtieron en los centros neurálgicos del crecimiento económico vasco, y en los centros que conectaron la economía vasca con la internacional; y sus comerciantes en sus protagonistas. Mientras las pequeñas villas y centros urbanos del interior hicieron de intermediarios entre aquellos y el ámbito rural, donde estaba ubicada la mayor parte de la actividad económica productiva, agrícola y protoindustrial.

Las guerras europeas de finales del siglo XVIII y principios del XIX, y el control que sobre las rutas marítimas fue imponiendo la marina inglesa, fueron dificultando y cortando el comercio exterior español y vasco tanto con América como con Europa. Este cambio se había de reflejar dramáticamente en las economías catalana y vasca, muy vinculadas al mercado exterior, colonial y europeo.

La crisis afectó profundamente a la economía y tejido social vasco. Simultáneamente a la crisis general en la que estaba inmersa la sociedad vasca, la organización de la economía y del comercio mundial se estaban modificando con la entrada fulgurante del capitalis-

mo industrial inglés en el mercado mundial y con la nueva división internacional del trabajo que surgía con el desarrollo del sistema capitalista.

En cambio, los territorios de la monarquía hispánica estaban viviendo dramáticamente la larga agonía del antiguo régimen con la pérdida e independencia de las colonias, y con la crisis general del absolutismo y del régimen en la metrópoli, sin que surgiesen con la fuerza necesaria las nuevas estructuras capitalistas y de mercado que lo suplantasen, así como las sociales y políticas que hiciesen posible una transición rápida del viejo régimen al nuevo.

Una nueva realidad histórica se estaba configurando a partir de nuevos modelos de organización de la economía, la sociedad y el Estado, que no eran otros que: el capitalismo industrial y el Estado-nación. España, respecto de sus vecinos de Europa occidental, comenzó a presentar importantes cotas de atraso en cuanto al avance de las estructuras capitalistas y de la organización del Estado-nación. El País Vasco, inserto en la dinámica de los territorios de la monarquía hispánica, va a sufrir desde finales del siglo XVIII, los efectos, por una parte, de los cambios en el sistema económico mundial, y de su alejamiento de los circuitos económicos internacionales, y por otra, de la larga agonía vivida por el antiguo régimen en España, dificultando con ello la conformación del mercado interior y el desarrollo del capitalismo y la industrialización.

Esta crisis general terminaría decantándose en el País Vasco como guerra civil y social, la primera guerra carlista de 1833-39, y que a lo largo de la misma se va a producir el triunfo de la revolución liberal y de las reformas de todo signo que abrían las puertas a la construcción del Estado-nación, al mercado nacional y al desarrollo del capitalismo y la industrialización.

Tras los cambios acontecidos al término de la revolución liberal en España entre 1835-1845, a la burguesía bilbaína y vasca en general, se le abrían las puertas para la conquista del mercado español. Esta burguesía disponía de capitales abundantes y suficientes como para iniciar la etapa histórica conocida como la de los orígenes del desarrollo del capitalismo, en la que el capitalismo industrial se convierte en el motor del cambio. Desde el momento en el que desaparecen las trabas institucionales y socio-políticas que impedían la plena integración de los territorios vascos en el Estado-nación español, dicha burguesía inicia una política de amplias inversiones en los sectores industriales y financieros, y en infraestructuras, con las que se comenzaba el largo camino del desarrollo del capitalismo y la industrialización. Entre 1841-1872 se ponen las bases sobre las que se van a construir el capitalismo vasco. La moderna siderometalurgia tiene sus orígenes en estos años y en la ría de Bilbao, lo mismo que la banca bilbaína y vasca, las papeleras e industrias textiles, la explotación moderna y capi-

talista de la minería de hierro vizcaína, la construcción naval, la industria metalúrgica y armera, y la construcción de la red ferroviaria que conectaría a la ría y al País Vasco con el mercado interior, y a éste a través de los puertos vascos, sobre todo de Bilbao, con el mercado exterior.

Finalmente, desde esta realidad la burguesía vasca, y sobre todo bilbaína, sabrá aprovechar la nueva coyuntura histórica que se le iba a presentar en la década de 1870 con los nuevos avances tecnológicos, que afectaban especialmente a la siderurgia, como el descubrimiento Bessemer de obtención de acero por la vía directa a partir de hematites, y las necesidades que de este mineral tenía la siderurgia inglesa y continental; minerales que abundaban en el anticlinal de Bilbao. La oportunidad y la riqueza estaban ahí, y la burguesía autóctona supo aprovecharlas y capitalizarlas.

Nuevamente, Bilbao y la ría se convertían en el nuevo foco del desarrollo industrial y demográfico del País Vasco y norte de España entre 1870-1930, y que las páginas del presente trabajo ponen de manifiesto.

## **Sistema demográfico y reproducción social**

Cabe preguntarse si Bilbao desde sus orígenes responde a una entidad urbana. Cuatro son los criterios clásicos que deben contemplarse para afirmar que nos encontramos ante una ciudad. A saber, el número de habitantes, su densidad de población, su dedicación no exclusivamente agraria y la diversidad de sus funciones. Hemos de decir que Bilbao es desde tiempos anteriores a la revolución industrial una urbe que cumple sobradamente con estos requisitos.

Ahora bien, las ciudades no pueden entenderse de forma autónoma. No solamente son complementarias con el mundo rural que les circunda, sino que extienden sus relaciones de interdependencia con otras ciudades, articulándose en redes urbanas. En este sentido, habría que destacar dos realidades. Por un lado, Bilbao es la cabecera y motor de la aparición de una nueva red urbana muy importante en el norte peninsular al calor de su proceso de industrialización. Pero además, por otro lado, Bilbao preside una de las primeras conurbaciones de España, una red de pequeñas ciudades industriales y mineras en la desembocadura de la ría del Nervión, sin las que es imposible entender la realidad y desarrollo de esta ciudad y del País Vasco.

Desde el punto de vista demográfico, las ciudades tienen unas características que les definen y les diferencian del medio agrario, no siendo Bilbao una excepción. Así, variables como la mortalidad y la inmigración, alteran y conforman el sistema demográfico de las

ciudades. Variables que producen que el crecimiento de éstas siempre sea constante y sostenido gracias a la continua llegada de inmigrantes a pesar de su delicado equilibrio natural. Efectivamente, la fecundidad y como consecuencia, la natalidad, son más bajas que en el campo, así como las tasas de mortalidad que siempre son más altas en la ciudad debido a unas condiciones de vida y habitabilidad más precarias. Estas variables también afectan a su estructura de población que siempre puede ser renovada en los grupos de edad más jóvenes, grupos que son los que preferentemente llegan a la ciudad para trabajar, desequilibrada especialmente a favor de las mujeres, debido a la gran demanda de servicio doméstico femenino.

En el largo período que contemplamos, desde finales del siglo XVIII hasta la década de los 30 de nuestro siglo, asistimos al proceso de transición hacia la modernización económica y social. Este fenómeno se gesta en las ciudades, y son precisamente éstas las que lo encabezan y se encargan de extenderlo a todas las áreas de su influencia, bien urbanas de menor entidad o bien rurales. Este hecho se manifiesta en el plano demográfico, en tres transiciones que se producen de manera simultánea: la transición de la fecundidad, de la mortalidad y de la movilidad:

a) Denominamos transición de la fecundidad cuando una sociedad procede a controlar su reproducción biológica, y por ende, social, como resultado de una decisión consciente, privada e individual de las parejas. La ciudad de Bilbao es pionera en este proceso en comparación con lo que ocurre en el resto de la provincia. Aunque hay que advertir que a pesar de que esta transición suele venir de la mano del desarrollo económico y urbano, sorprendentemente en la provincia de Vizcaya, se retrasa hasta la década de los 20. Esto no puede sino explicarse por la forma peculiar, e incluso traumática, de como se realiza la industrialización en nuestro suelo.

b) La transición de la mortalidad, también llamada sanitaria, es aquella que permite por vez primera a las sociedades controlar las frecuentes epidemias que periódicamente diezaban a la población, impedían su expansión y crecimiento, y que supone alcanzar cotas de esperanza de vida antes inimaginables. Esto se manifiesta en la drástica reducción de la muerte de los niños, así como en el progresivo control de las enfermedades infecciosas, principales causantes de la muerte de la población. Este proceso de transición, iniciado a finales del siglo XVIII, se ve interrumpido por la industrialización, pero recobra una dirección descendente, esta vez irreversible, para la década de 1910.

c) Finalmente, hemos examinado la transición de la movilidad. Las ciudades son históricamente receptoras de inmigrantes. Sin embargo, con la modernización cambian y se amplían sus funciones, por lo que atraen a un mayor número de gente y de más amplio

espectro. Bilbao pasa de ser el destino natural de los habitantes del campo cercano, a recibir gentes de toda la mitad norte peninsular; el inmigrante ya no es sólo soltero/a; muy joven y analfabeto, sino que viene también con la familia ya formada y con una cierta preparación para el tipo de industria y actividad económica que se crean. Este aluvión de personas en tan poco tiempo, hace que las infraestructuras urbanas no estén preparadas adecuadamente para recibirlos, por lo que produce un desajuste, especialmente alrededor de 1900, que provoca que la mayoría de ellos se instalen en condiciones de hacinamiento en la parte vieja de la ciudad. Esta situación no empezará a mejorar hasta la década de los veinte, y ya claramente en los 30, con todo el proceso de construcción de viviendas obreras que se impulsa en esas fechas.

En cuanto al estudio del sistema familiar éste nos ha aportado también algunas claves que explican este modelo demográfico, los mecanismos sociales y económicos responsables de unos ritmos de creación de los hogares y, por lo tanto, de la dinámica de crecimiento demográfico. El modelo familiar bilbaíno responde fielmente, al menos en las formas externas (edad de acceso al matrimonio y las posibilidades de contraer nupcias, estructura del hogar), a las características del modelo de familia occidental descrito para Inglaterra y la Europa noroccidental. Por un lado, la población residente en Bilbao tendió a casarse a edades elevadas y mantuvo niveles de soltería francamente elevados para hombres y mujeres. Por otro lado, las estructuras familiares asociadas a unas estrategias matrimoniales de baja presión o contenida se corresponden con el modelo de familia nuclear como norma o modelo preferente. En una visión a largo plazo, los rasgos de este modelo familiar y matrimonial prácticamente no varían en sus aspectos externos. Las estructuras familiares a lo largo de casi un siglo confirman la tesis de que el modo de organización nuclear no fue un producto de la Revolución Industrial sino que asentó sus bases y tuvo plena vigencia en fases históricas preindustriales. Este sistema familiar se caracteriza por su continuidad y estabilidad en el tiempo. La familia nuclear, al igual que en el conjunto de Europa Occidental, muestra una gran capacidad de adaptación al cambio histórico ya que su flexibilidad al sistema social es uno de sus rasgos definitorios. A través de un matrimonio tardío y la independencia conyugal como precondition para el matrimonio, este tipo de agregado doméstico ha sido capaz de mantener unas condiciones de reproducción social muy estables bajo variadas circunstancias socio-económicas.

En la sociedad urbana tradicional, en la que los hogares constituyen las unidades económicas de producción y es, por lo tanto, el ámbito fundamental de acceso a los recursos económicos y de promoción social, el sistema de sucesión que regula la transmisión de bienes en el interior del hogar es una clave explicativa de primer orden. Al igual que en el conjunto de villas incardinadas en suelo



vizcaíno, en Bilbao se aplicó el sistema sucesorio castellano que propugna un reparto igualitario entre los descendientes, es decir, la partición a iguales partes del patrimonio del testador. Este marco jurídico explica la esperada relación entre transmisión de bienes de forma igualitaria y modelo de familia nuclear con regla neolocal. En estos núcleos, que se organizan bajo un concepto de la vida social y de las relaciones económicas radicalmente distinto al agrícol, la población ya no se organiza en función de la propiedad de la tierra, sino de unas relaciones sociales típicamente mercantiles.

La importancia que tuvo la dote y el ahorro de peculio como estrategia matrimonial es una clave en el sistema matrimonial y de reproducción. Una serie de pautas socio-culturales según las cuales el ahorro de una dote por parte de hombres y mujeres a lo largo de un período del ciclo vital individual relativamente prolongado (entre los 10 y 25 años) justifican un matrimonio tardío. En Bilbao, como en el resto de las villas vascas se produce con gran claridad, lo que se ha denominado como «life-cycle servant» o la colocación de jóvenes durante una fase relativamente larga de sus vidas que dura entre los 10/14 y los 24 años, en casa de algún pariente, amigo, o simplemente de algún maestro, comerciante, etc., donde poder aprender un oficio. La estructura social y económica de los núcleos urbanos, y de Bilbao en especial, alrededor de la actividad comercial, servicios y talleres artesanales de carácter familiar posibilita este mecanismo de obtención de recursos clave para entender el momento de contraer nupcias.

Por otra parte, las estrategias de acceso a los recursos han demostrado que los problemas de acumulación de peculio atañen tanto a hombres como a mujeres. La responsabilidad de las mujeres a la hora de crear las condiciones económicas que hicieran viable la creación de una nueva unidad económica en la fase prematrimonial, fue sumamente importante. Las jóvenes solteras salían muy pronto del hogar, para trabajar como criadas y crear así las condiciones de posibilidad de independencia económica del hogar paterno. El trabajo como criada adquiere una importancia transcendental en la fase prematrimonial femenina. Comenzaba normalmente a partir de los 10 años, y alcanzaba la máxima intensidad a entre los 15 y 24 años. En esta fase del ciclo vital, cerca del 50 por cien de las jóvenes de las villas vivían durante un período de sus vidas como trabajadoras del servicio doméstico, donde además de recibir alimento y cobijo, ahorraban el peculio suficiente como para poder afrontar la formación de una familia con cierta dignidad y en igualdad de condiciones respecto al marido.

Esto significa que los mismos factores que determinan la nupcialidad masculina inciden en la femenina; es decir, el modelo de nupcialidad femenina está relacionado con la creación de las condiciones necesarias para la viabilidad de un agregado doméstico independiente o con las condiciones de acceso a la dirección de la

explotación. La capacidad de reproducción de la población de Bilbao está sometida a la influencia de la coyuntura económica y del mercado. Serán las variables económicas como la demanda de trabajo, los niveles salariales y la capacidad de ahorro, para los jóvenes antes de contraer matrimonio, las que marcarán la aceleración o retraso con que se forman los nuevos núcleos familiares.

Bilbao ejerce una potente atracción sobre la mano de obra de su hinterland, que abarca un ámbito más amplio que el estrictamente provincial. La mayoría de los hombres y mujeres que ejercían como criados o aprendices no eran naturales de la propia villa sino que llegaban de otros territorios circundantes de la comarca o de otros lugares más lejanos. Es propio de los centros urbanos la capacidad de absorción del excedente agrario. Se ha señalado en reiteradas ocasiones como esta afluencia de gentes del campo a la ciudad tiene una importancia demográfica en el equilibrio de recursos humanos. Sin embargo, queremos resaltar que este fenómeno adquiere un significado social relevante, en el contexto socio-cultural vasco. La complementariedad entre lo urbano y lo rural está encubriendo en el espacio vasco, una interdependencia entre los dos sistemas familiares, troncal y nuclear, ya que el trasvase de población campo/ciudad es en el fondo un movimiento desde una organización troncal a otra nuclear.

No podemos entender el sistema troncal a espaldas del nuclear, sino como algo interrelacionado. En una región montañosa como la vasca, la troncalidad tenía como finalidad muy clara impedir que la excesiva parcelación de una tierra pobre y escasa condujera a una situación insostenible para la mayoría de los campesinos. El campo ofrecía escasas posibilidades para absorber a los excluidos de la herencia y del acceso a la propiedad de la tierra. Estos últimos habitan, como población asalariada desprovista de tierra, en la red de pequeños centros urbanos en donde la formación de los hogares responde a una normativa distinta. La intensidad nupcial y el ritmo con el que se forman los nuevos núcleos familiares dependen, en gran medida, de las fuerzas del mercado traducidas en oportunidades de empleo. Las urbes vascas hacia las que se dirigen los jóvenes del área rural jugaron este papel debido a la flexibilidad y apertura propia de un modelo familiar predominantemente nuclear. El crecimiento de la población no agraria y asalariada dedicada a actividades relacionadas con el sector manufacturero y mercantil se concentró especialmente en la capital vizcaína. Se dio un circuito económico y humano entre la Tierra Llana y las villas, de forma que cada familia tenía probablemente repartidos a sus miembros entre ambos sistemas.

Será este colectivo de personas, abocadas a la especialización y especialmente concentrada en los centros urbanos, el grupo dinamizador del cambio económico y demográfico y, por lo tanto, un grupo cualitativamente importante en la dinámica demográfica y

socio-económica de esta provincia. Probablemente jugaron un papel de motor de cambio, de dinamismo y modernización. Especialmente Bilbao jugó un papel fundamental como regulador del sistema demográfico de su entorno provincial. A la hora de hacer interpretaciones sobre los elementos que determinan la mayor o menor intensidad de los sistemas matrimoniales en el País Vasco Holohúmedo, se debe tomar tanto desde la perspectiva de los que se quedan en el caserío como la de los que se marchan. Así como la historiografía vasca ha realizado especial esfuerzo en explicar el sistema familiar asociado a la cultura de la troncalidad, por eso de las esencias, pocas veces se ha realizado un esfuerzo interpretativo sobre el destino y el papel social de los expulsados del caserío.

En resumen el sistema familiar bilbaíno se mantuvo siempre dentro de un régimen contenido, bajo parámetros de baja presión. Ciertamente, la idiosincrasia social de la capital provincial, aún participando plenamente de la transformación del tejido productivo y de las divisiones sociales del trabajo propio de un proceso industrializador como el ocurrido en la ría de Bilbao, generó las condiciones para que la formación de un nuevo hogar siguieran siendo muy restrictivas para una parte importante de la población masculina y femenina.

Aunque, teóricamente, aquellos procesos sociales que acompañaron a la industrialización bilbaína como la asalarización y movimientos migratorios, liberaban a la población de aquellos obstáculos o trabas sociales —la dote, el aprendizaje...— propias de la sociedad preindustrial que constreñían la reproducción social, en la práctica, las posibilidades de formar nuevos hogares no fueron tan universales como cabía esperar. La asalarización de las clases populares y de los trabajadores en la primera fase de la revolución industrial generó unas condiciones de vida que dificultaban seriamente las posibilidades de formar nuevos hogares. A pesar del fuerte crecimiento económico experimentado por el conjunto de la Ría entre 1877 y 1920, la evolución de la nupcialidad masculina delataba serios obstáculos de tipo económico, como las características del mercado de trabajo y el acceso a los recursos económicos necesarios, para la formación de nuevos hogares. No cabe duda que las condiciones de vida en la primera fase de la industrialización —hacinamiento, falta de viviendas para obreros...— supusieron un freno en la reproducción biológica de la población y a la formación de nuevos hogares.

El impacto de la industrialización sobre la nupcialidad femenina ha mostrado los importantes cambios sociales en relación al sistema de género. Se fomentó una intensa división del trabajo entre hombres y mujeres que se plasma en una patente masculinización y segmentación del mercado de trabajo. La exclusión de las mujeres de los mercados de trabajo y el nuevo papel que éstas juegan como elementos claves del bienestar, del consumo y de la integración

social de los sectores populares urbanos a través de la familia, se traduce también en una pérdida de las responsabilidades económicas en la creación y posterior mantenimiento del hogar. Este proceso de racionalización económica y demográfica industrial generó un modelo de articulación de la producción y de la reproducción basado en universos separados y asimétricos.

En definitiva, las transformaciones experimentadas en Bilbao a lo largo del siglo XIX y primer tercio del siglo XX en el modelo de matrimonio constituyen un ejemplo de las transformaciones ocurridas en el interior de los hogares al hilo de la nueva cultura industrial. Si bien ya sabemos que la familia nuclear no es un producto de la industrialización, las nuevas dinámicas de formación y funcionamiento de los mercados de trabajos industriales sí produjeron importantes transformaciones en los roles o división interna entre hombres y mujeres. Se van modelando unas pautas de relación y jerarquización entre los cónyuges, en las que la autonomía de la pareja, propia de un sistema neolocal, no descansa sobre las bases igualitarias que se percibían en la ciudad preindustrial. Este proceso se agudiza y se afianza en plena sociedad industrial avanzada.

## **Desarrollo urbano y vivienda**

El asentamiento del núcleo fundacional urbano en el fondo de un estuario navegable y a 14 kilómetros del mar, hacen de Bilbao desde sus orígenes una ciudad con clara vocación mercantil y de transporte, pero a su vez el escaso espacio sobre el que se asienta su término jurisdiccional (60 km<sup>2</sup>) delimita la propia expansión, quedándole como única alternativa el crecimiento en altura en respuesta a la demanda poblacional. Será en el último tercio del siglo XIX cuando la jurisdicción de Bilbao se vea incrementada con una ampliación de su territorio y las sucesivas anexiones de los ayuntamientos limítrofes, que permiten dar respuestas a la presión demográfica y de nuevos espacios para las actividades económicas y de servicios procedentes de la industrialización.

El éxito económico de la activísima burguesía comercial bilbaína no tuvo una expresión urbanística clara hasta las dos últimas décadas del siglo XVIII, y aún entonces sólo se concretó en un tímido proyecto de construcción de viviendas en un flanco del Arenal. La superficie edificada de la ciudad resultaba entonces minúscula en comparación con otras capitales, y aunque la densidad de ocupación del espacio era muy elevada, el volumen total de vecinos era equiparable al de centros secundarios de la geografía española, como Ubeda, Mahón, Alcoy o Reus; muy alejado por tanto de las cifras que congregaban las grandes urbes peninsulares.

Conviene recordar la modestia de este punto de partida para valorar en su justa dimensión las proporciones del salto que, en tan sólo cien años, la llevaría a ocupar el cuarto puesto en la escala de las aglomeraciones urbanas españolas. Hasta el *boom* desarrollista de los años sesenta, ninguna ciudad del Estado conoció unas tasas de crecimiento que se acercasen, ni aun de lejos, a las de Bilbao a fines del siglo XIX. Fue la rapidez de este proceso, y no tanto su extensión espacial o su peso demográfico, lo que hizo de Bilbao el mejor paradigma del modelo de desarrollo urbano de origen industrial en la Península. Es este modelo de urbanización, que en su momento imitaron con éxito otras aglomeraciones de la cornisa cantábrica y Galicia, el que en el curso de las dos últimas décadas ha entrado en un proceso de regresión difícilmente reversible.

Gracias a los enormes recursos generados por la industrialización, y al constante aporte humano de la inmigración, Bilbao logró crear y encabezar una potente red urbana moderna en un territorio predominantemente rural, donde las únicas experiencias de urbanización previas se remontaban a una cadena de pequeñísimas villas medievales, prácticamente irrelevantes en el mundo de las ciudades europeas.

Industrialización y flujo migratorio pueden considerarse como los factores de signo positivo en la gestación de la aglomeración urbana de Bilbao. En contrapartida, los factores negativos que dificultaron o impidieron que esta aglomeración se desarrollase como un organismo integrado y maduro, fueron al menos tres: La debilidad del poder público, y en particular de la corporación municipal bilbaína; la resistencia de los particulares a aceptar las reglas de juego del urbanismo normativizado y, por último, la incapacidad de políticos, técnicos y promotores para planificar y atender de forma satisfactoria las necesidades de vivienda de las masas de asalariados e inmigrantes que inundaban la ciudad.

Los antecedentes remotos de estos factores negativos pueden rastrearse ya desde 1786, cuando el proyecto de aprovechamiento de los solares infrautilizados del Casco Viejo para la construcción de 258 nuevas viviendas presentado por Nicolás Antonio de Loredó en defensa de los intereses de la burguesía comercial, fue contundentemente bloqueado por los rentistas tradicionales. Aquel proyecto de corte ilustrado resultaba ya excluyente para los trabajadores bilbaínos, a quienes se condenaba a asentarse en suburbios espontáneos, fuera de todo control urbanístico.

Los mismos elementos se pusieron de nuevo en juego para desmantelar el primer plan de ensanche moderno proyectado para la vega de Abando, el del higienista utópico Amado de Lázaro (1861), que pereció emparedado entre los intereses especuladores de los propietarios de fincas y la fragilidad congénita de un Ayuntamiento que ni siquiera poseía los recursos necesarios para expropiar los

solares destinados a calles y vías de circulación. De modo que si finalmente el plan de Ensanche de Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer (1876) consiguió salir adelante se debió sobre todo a su carácter posibilista, y a que estaba dispuesto a transigir con cualquier condición previa y con cualquier limitación impuesta desde el exterior.

La propia ampliación de jurisdicción de Bilbao (1870) —una demanda postergada casi cuatro siglos— había nacido alicorta y fuertemente condicionada por los intereses de la clase dirigente de las anteiglesias vecinas. Sin embargo tuvo consecuencias inmediatas en el asentamiento de nuevas viviendas populares. Mientras la sociedad bien pensante de la época aún discutía sobre la fórmula más ventajosa de repartirse los atractivos solares residenciales que se perfilaban en las zonas llanas de Abando, la población obrera ya estaba trepando por los bordes no planificados de la ciudad, encaramándose en las nuevas laderas de Ollerías, el Cristo, las Calzadas y San Francisco.

El Ensanche bilbaíno se planea desde el principio como una reserva de suelo edificable de alta calidad para la burguesía, no es por tanto un proyecto de reforma ni busca la cohesión de los paquetes urbanizados que conforman la ciudad. No resuelve las carencias de la ciudad heredada, ni aborda la creciente problemática de la vivienda obrera. Ni siquiera altera el equilibrio de poderes en las áreas donde se implanta. Es sintomático que el de Bilbao fuese uno de los pocos ensanches europeos donde no se recurrió ni a la expropiación ni a la reparcelación de solares para ordenar la ciudad, a pesar de que los propietarios de terrenos se presentaron siempre como víctimas, tanto individualmente como de manera corporativa, a través de la influyente Asociación de Propietarios de Fincas Urbanas (1903).

El carácter socialmente selectivo del Ensanche contribuye a explicar la sorprendente lentitud de su proceso de ocupación. A pesar de que el crecimiento demográfico desbordó con creces las previsiones de la planificación urbanística, el asentamiento de viviendas, en el segundo tramo de la Gran Vía, aún no había comenzado al iniciarse el siglo XX, y la consolidación del tejido urbano en esta zona es un fenómeno muy reciente. Este carácter excluyente explica también que no se adoptase un programa de zonificación previa de las funciones y categorías de rentas de la trama edificada. De hecho, el criterio de jerarquización social fue algo tan simple como la mayor proximidad o lejanía a la cabecera de la Gran Vía, y se constata que la construcción del Ensanche, pese a su vocación de elitismo, no logró desplazar en calidad y en centralidad al Arenal y a su entorno del distrito de Santiago, al menos durante todo el período objeto de estudio.

La carencia de una zonificación planificada permitió a los particulares actuar a su libre albedrío, configurando una ciudad fragmen-

tada y con numerosos bordes de fricción interiores. La segregación del espacio de élite a veces dependía de tan sólo unos pocos metros, por ejemplo, los que separaban al Campo de Volantín de la calle Castaños; y la aparición mal controlada de bolsas de suelo de uso industrial en el interior de la ciudad generaba graves distorsiones en la ocupación de su entorno. Por lo demás, cuando la burguesía llegaba a ocupar las nuevas áreas urbanizadas de la ciudad, encontraba que aunque los solares se mantenían libres, estaban rodeados por suburbios obreros que cegaban sus posibilidades de expansión.

La rapidez y descontrol de su proceso de crecimiento hicieron del Bilbao industrial una ciudad mosaico, con una marcada segregación social en microespacios y una zonificación por áreas prácticamente inexistente. Los propios distritos urbanos ofrecen una falsa sensación de homogeneidad interna, que en realidad encubre una gran variedad de realidades económicas y comportamientos demográficos.

Debe resaltarse que aún siendo Bilbao un modelo de ciudad industrial, quienes llevaron las riendas de la primera fase de su proceso urbanizador —al menos hasta principios del siglo XX—, fueron los herederos de las sagas de comerciantes del siglo XVIII y los linajes tradicionales. Este grupo de élite conservadora estaba formado por unas 177 familias que poseían el 35 % de las fincas de la ciudad y el 57,4 % de la renta de la propiedad urbana. Ellos fueron quienes promovieron el plan de Ensanche que revalorizaba sus terrenos y quienes, a continuación, transgredieron sistemáticamente las Ordenanzas de construcción de 1885 y 1907, abriendo calles particulares, aumentando ilegalmente la altura de los edificios, anulando los patios y jardines interiores, etc... Solamente a partir de 1905 se produce un progresivo relevo del grupo dirigente, con el desembarco de capitales de origen industrial en el mercado inmobiliario bilbaíno.

La escasez de oferta de vivienda para las clases populares fue el reverso más dramático del proceso de formación de la ciudad. Se ha podido confirmar que las Ordenanzas municipales impidieron la difusión del chabolismo en el término municipal de Bilbao, pero en contrapartida favorecieron una insoportable densidad de ocupación de los solares edificables, convirtiendo el hacinamiento en la auténtica amenaza a la salud y la vida de los emigrantes bilbaínos. Sólo después de la Primera Guerra Mundial comienzan a difundirse las primeras casas planeadas para adaptarse en dimensiones, precio y distribución a las necesidades de la población obrera. Por lo demás, el Bilbao del éxito industrial fue capaz de reaccionar con rapidez para dotarse de todos los equipamientos y servicios que caracterizaban a una capital europea competitiva y moderna, aunque tardó demasiado tiempo en asumir la necesidad de dirigir y ordenar el desarrollo urbano comarcal, perdiendo así la oportunidad de consolidarse como una metrópoli integrada y madura.



## **Transporte urbano y organización territorial de la aglomeración bilbaína, 1876-1930**

Los nuevos medios de transporte, la denominada revolución del transporte (ferrocarril y navegación), son a su vez factores necesarios y dinamizadores de la industrialización.

Las profundas transformaciones que se suceden en la segunda mitad del Siglo XIX y primer tercio del XX en Vizcaya y País Vasco, demandaban un cambio en las estrategias de transporte, tanto de pasajeros como de mercancías. Una vez concluidas las líneas que vinculaban Bilbao con su hinterland más inmediato: de una parte, el Ferrocarril de Tudela, y de otra el Ferrocarril del Norte (comunicados ambos en la estación de Miranda de Ebro), el país se aprestaba a construir nuevas vías con un objetivo distinto. Y este no fue otro que la articulación del propio mercado regional. La explotación masiva del mineral de hierro de cara a la exportación; la implantación de las grandes industrias siderúrgicas; la construcción de numerosos talleres de transformación y manufacturas por los valles de los ríos más importantes, y la necesidad de conectar los núcleos urbanos de la ría con su despensa agraria de productos de consumo diario; y por último, la aparición de servicios más acordes con los nuevos tiempos (bancos comerciales e industriales, seguros, Bolsa de valores, sociedades recreativas, etc), favorecido todo ello por la repatriación de capitales de Ultramar, hacían necesaria la construcción de una rápida red ferroviaria y de tranvías que cubriesen dichas demandas. Sin duda, todas estas operaciones llevaron aparejado, como no podía ser de otro modo, un profundo cambio en la sociedad vizcaína.

Una de las características socio-espaciales ya señaladas del proceso de crecimiento urbano fue, sin duda, la temprana incorporación al mismo de los pueblos cercanos al área urbana. Así, mientras Bilbao continuaba paulatinamente su proceso de transformación como centro o núcleo de negocios y de servicios, en definitiva, en el área de representación política y financiera del conjunto de la provincia, en ambas márgenes de la ría comenzaban a configurarse espacios con una diferenciada utilidad de usos. En la margen derecha, se iniciaba su ordenación como área de atracción de población flotante y de segunda residencia y esparcimiento estival para las clases más acomodadas. Entre tanto, los suburbios bilbaínos, los municipios del cauce medio del Nervión como Galdácano, Basauri o Echévarri, junto a aquellas otras localidades situadas en la margen izquierda, contemplaban impasibles la modificación de su paisaje natural ante las numerosas factorías e intereses industriales instalados, y ante la presión residencial, fruto del intenso crecimiento poblacional que se estaba produciendo. En similares condiciones, se encontraron los municipios de las cuencas del Cadagua e Ibaizabal cercanos a Bilbao que, al calor de la aceleración económica que estaba teniendo lugar, vieron como se modificaban sustancial-



mente sus tradicionales modos de vida. Y, por supuesto, el Valle de Asúa, donde las líneas de ferrocarril allí ubicadas, servirán para acercar una agricultura, centrada en los productos hortícolas, y una ganadería que tenían en Bilbao su principal centro de consumo. No en vano, es necesario señalar que la población y su concentración dinámica son el resultado último del potencial económico desarrollado en este amplio espacio geográfico analizado.

Este trabajo concluye con el análisis del transporte como factor que acelera el proceso de modernización. En este capítulo se estudia la interdependencia entre los procesos de urbanización e industrialización con los medios de transporte público (tranvías, ferrocarriles y autobuses), haciendo especial hincapié en todos los aspectos relacionados con la explotación y sus características, teniendo en cuenta la segregación espacial y social que tiene lugar en el área metropolitana bilbaína.

Resulta tópico señalar que el transporte, tanto de viajeros como de mercancías, es una de las necesidades colectivas más importantes de las sociedades inmersas en procesos de rápida industrialización. Y, sin embargo, buena parte de los estudios históricos se han centrado más en el análisis de las construcciones, del trazado de las líneas y sus características técnicas, o de aspectos organizativos y financieros de las compañías, descuidando todo aquello que tenía que ver con cuestiones como la evolución de los tráficos y su relación con los procesos productivos y sociales. La dificultad proviene de su evaluación, en ocasiones motivada por la ausencia parcial de datos estadísticos con la suficiente calidad como para posibilitar su análisis en profundidad. Pero también y específicamente en la ciudad, las dificultades surgen cuando tratamos de encontrar primero, y cuantificar después, la relación existente entre el crecimiento del espacio urbano y su entorno más inmediato, con la creación de nuevas infraestructuras de comunicaciones y su explotación. Es evidente que la construcción de tranvías o de ferrocarriles suburbanos estuvo estrechamente relacionada con los procesos y modos de ocupación del suelo, esto es, con la localización de las distintas actividades comerciales e industriales, pero también, con la segregación espacial de las clases o grupos sociales que habitan en este ámbito. Paolo Sica nos recuerda cómo la necesidad del desplazamiento físico de las personas y cosas en la ciudad estaría ligada a su extensión y organización funcional. En definitiva, la estructura de la ciudad y su entorno nos remite a la división social y funcional del espacio, aspectos éstos que tratamos de conocer mediante el estudio de la explotación de los distintos medios de transporte urbano e interurbano puestos a disposición de la población de Bilbao y los pueblos situados en su área de influencia.

En resumen, el presente proyecto ha tratado de profundizar en los cambios de todo tipo acaecidos en el siglo XIX y primer tercio del siglo XX, sobre todo los registrados durante la primera industria-

lización y vistos a través de la ciudad de Bilbao y su entorno —la ría—. Al final del período analizado, en 1930, se estaba agotando el modelo anterior de desarrollo industrial y urbano de Vizcaya y el País Vasco, y resurgían nuevas propuestas para dinamizarlo, entre las más sugestivas estaba la de convertir a Bilbao y ambos márgenes de la ría en un área metropolitana configurada jurídicamente como tal. Décadas después se volvería a retomar la idea en los años sesenta con el «Gran Bilbao», y en las postrimerías del siglo XX.

**I.<sup>a</sup> PARTE**  
**Historia de un desarrollo**



## **1.1. Del capital comercial al capital industrial**

### **1.1.1. Los grandes comerciantes banqueros en los orígenes del capitalismo industrial: El papel de Bilbao**

#### **1.1.1.1. Introducción**

Plantear la evolución de la economía vasca en la edad contemporánea, es entender el proceso industrial que afectó al país y las transformaciones estructurales que conoció. El resultante de la industrialización al final de período analizado, primer tercio del siglo XX, y que hemos de entender como el elemento equivalente a modernización desde otros postulados teóricos y analíticos, tiene sus raíces en dos procesos diferenciados de industrialización. Uno que tiene sus raíces en la edad moderna y especialmente en el siglo XVIII, y que evoluciona desde la protoindustria y sectores artesanales a lo largo del siglo XIX hacia la conformación de medianas y pequeñas empresas como fue el caso de la transformación de antiguas ferrerías en metalúrgicas, artesanos armeros en modestas fábricas de armas, astilleros y otros oficios. Otro que surge con la industrialización capitalista desde mediados del siglo XIX en forma de nuevas factorías relacionadas con nuevos métodos y técnicas de producción, y con un sistema de organización empresarial capitalista avanzado como fueron las diferentes maneras de asociación y creación de empresa desde la sociedad anónima a la comanditaria. Otra de las características de la historia del desarrollo del País Vasco contemporáneo fue el papel desempeñado por Bilbao y la ría en la misma, área que se convierte en el centro neurálgico de la industrialización y del desarrollo, concentrando al final del período alrededor de un tercio de la población y del P.I.B. del

país. En los siguientes capítulos tratamos de desvelar el entramado de dicho proceso remontándonos al siglo XVIII para profundizar en el desarrollo en la edad contemporánea.

La prosperidad del siglo XVIII vasco estuvo arropada en las ventajas que ofertaba el régimen foral y la libertad de comercio a las provincias exentas vascas. Los puertos vascos, y sobre todo Bilbao y su ría, fueron los elementos dinamizadores del desarrollo económico-social del país, conectando la economía vasca a los circuitos internacionales<sup>1</sup>. Esta dinámica generaría una importante actividad económica volcada al exterior, que alcanzó su máximo apogeo en la segunda mitad del siglo, siendo los comerciantes-banqueros sus protagonistas. Un ejemplo de esta realidad vino condicionada por el hecho de que la mayor parte de la producción industrial-artesanal se iba a exportar, destacando por la importancia de su volumen y por el peso que tuvo en la economía, el hierro. Según fuentes de la época, en Vizcaya, en 1777, se «extraía» fuera del Señorío el 96 % del hierro producido (135.000 quintales castellanos de un total de 140.000 producidos). Lo mismo acontecía con el hierro de las provincias limítrofes y con la producción de otros productos del sector secundario (tenería, textil y construcción naval). La suma del producto bruto siderúrgico de las dos provincias marítimas (Vizcaya y Guipúzcoa) era similar al agrícola en dicho año (23,1 millones de reales el P.S.B. y 24,6 millones el P.A.B). Vizcaya que sin lugar a dudas era la provincia del norte que más había visto evolucionar a su economía, y si nos atenemos a datos y cálculos sobre la producción ya publicados (aunque sean un tanto groseros), y que se recogen en la tabla I.1 el valor de la producción del sector secundario superaba ampliamente al valor agrícola.

Esta cantidad que equivalía a 3 veces el P.A.B. de la provincia, con todos los matices que se quieran introducir, nos está reflejando una realidad socio-económica compleja y moderna, en la que los sectores no propiamente agrícolas tenían un enorme peso, superior a éste, en la economía global pero también en la familiar. Sin embargo, la organización de la sociedad y la economía siguió pivotando sobre la estructura social del mundo campesino, que aportó mano de obra (mineros, carboneros, carreteros y otros oficios artesanales), y conocimientos —cuidado y cultivo del monte—. Una gran parte de la actividad económica no agrícola, sobre todo la vinculada a la producción industrial-artesanal, y en especial la producción siderúrgica, tuvo un asentamiento rural, que es donde estaban ubicadas las ferrerías y otras industrias, pero también de donde se obtenía la materia prima —carbón vegetal y mineral

<sup>1</sup> Manuel González Portilla y Catalina Gutierrez Muñoz: «Sector exterior y crecimiento económico en el País Vasco en el siglo XVIII: Libre franquicia y protoindustrialización», en Revista «Historia Contemporánea», n.º 4, Servicio Editorial Universidad País Vasco, 1990, págs. 197-230.

de hierro— y los medios de transporte —carros y bueyes—, todo ello aportado por la mano de obra procedente del mundo rural y campesino. Introduzco este matiz entre lo rural y el mundo campesino, ya que nos situará en una realidad económico-social y familiar mucho más compleja que la meramente agrícola, en la que nos encontraremos con familias cuya actividad económica es no agraria en el término tradicional equivalente a la producción de cereales procedentes del cultivo de la tierra. Eran familias que vivían en el mundo rural de otros oficios —arrieros, carreteros, carboneros, ferrones y otros oficios artesanales—, así como los procedentes de las actividades del sector servicio —eclesiásticos, maestros de escuela, médicos, cirujanos, veterinarios, etc...—. En la estructura familiar campesina también se producía una importante participación en las actividades económicas no propiamente agrícolas, trabajando alguno o algunos miembros de la familia, la mayor parte de las veces temporalmente o varios meses al año, en actividades no agrícolas relacionadas más con la producción de las materias primas —carbón y mineral— y el transporte, aunque sin olvidarnos de otras actividades de menor incidencia que los anteriores, el trabajo a domicilio.

*Tabla 1.1: Valor del producto bruto del sector secundario en Vizcaya en 1777*

	millones de reales
Siderurgia	15,4
Construcción naval y tenerías	14,6
Otras industrias artesanales	4,0
Total	34,0

Fuente: T. Guiard: «Historia del Consulado y Casa de Contratación y del Comercio de la Villa», Bilbao, 1914, vol. 2. Manuel González Portilla: «La industria siderúrgica en el País Vasco: del Verlangssystem al capitalismo industrial», en M. Tuñón de Lara y otros: «La crisis del Antiguo Régimen e industrialización en España del siglo XIX», Madrid, 1977, págs. 117-181.

En Guipúzcoa, la relación P.S.B./P.A.B. sería menor, aunque, posiblemente, el producto bruto de los sectores no agrícolas superase a éste, ya que sólo el P.S.B. oscilaba alrededor del 60 % del P.A.B. A estos datos hemos de agregar la intensa actividad pesquera y marítima realizada por hombres y barcos vascos. Pero, sin olvidarnos, por otra parte, que excedentes agrícolas de Alava, Navarra y otras provincias del interior, eran consumidos en las dos provincias marítimas, que eran deficitarias en cereales<sup>2</sup>, aunque hemos de tener en cuenta que para este momento los cambios en los hábitos alimenticios, como el creciente consumo de pescado, tanto

<sup>2</sup> E. Fernández de Pinedo: «Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco (1100-1850)», Madrid, 1974, págs. 154-158.

pescado fresco como en salazón, estaba modificando la dieta y, por lo tanto, el consumo<sup>3</sup>.

Además la población vasca había comenzado a usar masiva y habitualmente la riqueza pesquera y, especialmente, la del mar Cantábrico como nueva despensa en la que se podía aprovisionar de alimentos baratos. Con ello se rompía la dependencia alimentaria que la población tenía respecto de la agricultura, iniciándose el cambio alimenticio y dietético más importante de los últimos cinco siglos, aunque la pesca ya había sido una de las actividades destacadas de los vascos desde la Edad Media. La población al disponer de una fuente de recursos alimenticios, casi inagotable, como era la del mar, cada vez dependió menos de las vicisitudes de la producción agrícola, y por lo tanto de las crisis de subsistencias, y más de otros factores como la capacidad exportadora del sector protoindustrial, caso del hierro y otros artículos, para importar productos de toda índole (alimenticios, manufacturas y coloniales), y la procedente del mar para obtener recursos alimenticios.

Por otra parte, el sistema institucional del antiguo régimen existente en el País Vasco<sup>4</sup>, las provincias exentas, que se basaba en el régimen foral y en un sistema aduanero ubicado en el interior, que había transformado al país en una zona de libre comercio, fue articulando dichas provincias en una unidad regional, cuya economía se volcó al exterior e interrelacionada entre sí, y en la que el capital comercial y los grandes comerciantes-banqueros fueron sus elementos dinamizadores. Las ciudades marítimas, los puertos, como Bilbao y su ría, San Sebastián, Bermeo, Plencia, etc. se convirtieron en los centros neurálgicos del crecimiento económico vasco, y en los centros que conectaron la economía

<sup>3</sup> Manuel González Portilla y Catalina Gutiérrez Muñoz, «Sector exterior...», op. cit., pág. 222, y Catalina Gutiérrez, «Comercio y banca en Bilbao en la etapa final del antiguo régimen», tesis doctoral, UPV/EHU, 1991.

<sup>4</sup> Un análisis interesante sobre la foralidad, como un sistema institucional sin codificar y que articula el propio modelo de desarrollo del País Vasco, ha sido expuesto por Bartolomé Clavero en diversos artículos, y en su libro: «Fueros. Historia en tiempos de Constitución», Barcelona, 1985. J.M. Portillo: «Los poderes locales en la formación del régimen foral. Guipúzcoa, 1812-1850», Bilbao, 1985; y su tesis doctoral: «Monarquía y Gobierno Provincial. Poder y Constitución en las Provincias Exentas, 1760-1808», Bilbao, 1990. Desde otra perspectiva resultan de sumo interés las aportaciones e interpretaciones de Miguel Artola, y Pablo Fernández Albaladejo sobre esta cuestión. M. Artola: «El Estado y las provincias vascas, 1700-1876», Actas del IX Congreso de Estudios Vascos, San Sebastián, 1983. P. Fernández Albaladejo: «La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833: Cambio económico e historia», Madrid, 1975; del mismo autor: «La transición política y la instauración del absolutismo», Zona Abierta, 30, 1984. Para Vizcaya véase la tesis doctoral de V. Arroyo: «Las Encartaciones en la configuración institucional de Vizcaya (siglo XVIII)», Universidad del País Vasco, Leioa, 1990. F. Martínez Rueda: «Los poderes locales en Vizcaya. Del Antiguo Régimen a la Revolución Liberal (1700-1853)», tesis doctoral, UPV/EHU, 1993, nos introduce en el funcionamiento del poder local, que resulta ser más sólido y estable de lo que se pensaba, y sus relaciones con los poderes provinciales y estatales.



vasca con la internacional, y sus comerciantes en sus protagonistas. Mientras las pequeños villas y centros urbanos del interior hicieron de intermediarios entre aquellas y el ámbito rural donde estaba ubicada la mayor parte de la actividad económica productiva, agrícola y protoindustrial como las actividades relacionadas con la producción de hierro (carboneo, minería y metalurgia del mismo). De Bilbao, se escribía en 1777 que era una de «las plazas más fuertes, poderosas y respetables de Europa: puede decirse que los bilbaenses son comerciantes desde la cuna; su mejor tráfico es pasivo, recibiendo géneros que se exportaban al interior del reino, quedando a su favor la comisión y otros renglones que el extranjero aprovechara. También en bajeles de sus naturales, ejecutan los transportes, y el flete es una ventaja considerable, a más de la habilitación de la marinería y demás operarios que se emplean en la construcción de las embarcaciones y su navegación»<sup>5</sup>. Factores que en definitiva, convirtieron al País Vasco en una zona de intensa actividad comercial, que hacia los años de 1780 podía absorber alrededor del 20 % del comercio exterior español concentrándose un porcentaje elevado de dicho comercio en la ría del Nervión<sup>6</sup>, siendo Bilbao el centro neurálgico de dicha actividad.

### 1.1.1.2. Bilbao y la «internacionalización» de la economía vasca

Bilbao y sus comerciantes fueron los principales protagonistas de esta actividad. El nuevo crecimiento económico vasco vino impulsado por la triple conexión entre el mundo rural, donde se ubicaba la actividad del sector protoindustrial y artesanal, el mercado exterior al que iba destinado la producción del anterior, y los puertos y su burguesía comercial que se encargaban de conectar la producción protoindustrial y manufacturera al comercio internacional. Bilbao era el principal puerto del mar Cantábrico que conectaba la economía protoindustrial y artesanal vasca y la producción lanera del interior del reino con el mercado exterior, a la vez que se había convertido en un importante puerto de redistribución de mercancías entre la península, N. y NW. de Europa y las colonias americanas vía Cádiz y puertos habilitados.

<sup>5</sup> J.A. de las Heras: «Discurso sobre el comercio, las utilidades, beneficios y opulencias que produce y los dignos objetos que ofrece para bien de la Patria, el que existan los cinco gremios mayores de Madrid, participando todo el reino de sus ventajas y que es compatible el comercio con la primera nobleza», Madrid, 1775. Este párrafo ha sido recogido de la obra de F. de la Quadra Salcedo: «Economistas vascongados y artículos varios sobre problemas destacados de la economía vizcaína», Bilbao, 1943, págs. 39-42.

<sup>6</sup> Manuel González Portilla y Catalina Gutiérrez Muñoz, «Sector exterior...», op. cit., págs. 220-221. Véase también la obra de A. Zabala: «La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII», 2 vols., San Sebastián, 1983.

Desde la década de 1730 el comercio exterior vasco vivió una larga etapa expansiva, como lo pone de manifiesto el movimiento del puerto de Bilbao, cuyo número de barcos entrados y salidos pasó de 378 en 1742 a 705 en 1791, con un aumento del 86,5 %.

*Tabla 1.2: Barcos entrados y salidos del puerto de Bilbao*

Años	Barcos
1742	378
1743	422
1746	308
1752	590
1753	465
1763	549
1774	591
1777	580
1787	635
1789	671
1791	705

Fuente: A.C.B. (depositado en el A.H.M.B.): «Libros de Averías del Consulado de Bilbao», de los años respectivos.

Bilbao era el principal puerto español de conexión con la Europa del N. y NW. El primer punto de convergencia de los artículos procedentes de las rutas marítimas y comerciales de los puertos atlánticos españoles que comerciaban con las colonias americanas y de los artículos procedentes de las rutas del norte y noroeste europeos. Desde Bilbao salía una ruta marítima y comercial de ida y vuelta hacia los puertos de la Europa septentrional (Francia atlántica, Reino Unido, Holanda, Alemania y Países Bálticos), basada en el hierro vasco y de otras provincias del norte, y lana del interior, y otros artículos españoles (vinos, aguardientes, aceite, pasas, etc.), y productos coloniales y plata americanos procedentes de la ruta sur, la que conectaba los puertos peninsulares con Bilbao. Los barcos de la ruta norte que partían del puerto vizcaíno volvían cargados con manufacturas, productos coloniales, grano, pescado, sobre todo bacalao, grasas, etc. y que eran redistribuidos a través de Bilbao y otros puertos vizcaínos y guipuzcoanos al mercado vasco, al mercado interior por vía terrestre y por la ruta marítima del sur, y al mercado colonial americano a través de Cádiz y de los puertos de esta ruta, que estaban habilitados para comerciar con la América hispana<sup>7</sup>. En definitiva, Bilbao y los puertos vascos al pertenecer a un área franca, de librecomercio, como era la del País Vasco, se habían convertido en puertos estrechamente relacionados con el mercado internacional, y en redistribuidores

<sup>7</sup> Manuel González Portilla y Catalina Gutiérrez Muñoz: «Sector exterior y Crecimiento económico..», op. cit., págs. 207-210.

de mercancías al conectar las economías peninsulares y las colonias americanas con las áreas económicas europeas del norte y noroeste. El hierro vasco había contribuido decididamente, con la lana castellana, al desarrollo de estas rutas, norte y sur, al posibilitar la expansión de la navegación de retorno en ambas rutas, ya que disponían de un importante flete a transportar en el viaje de ida, que era el hierro. Esta navegación de retorno mejoró la competitividad de los barcos que la realizaron, como la de los precios de los productos transportados.

*Tabla 1.3: Puertos de procedencia y destino de los barcos que entran y salen del puerto de Bilbao en 1770 y de los puertos vizcaínos entre 1765-70*

Puertos	Salidas	Entradas	Total	Derrotas puertos vizcaínos
Londres	18	14	32	33
Bristol	11	11	22	44
Amsterdam	12	13	25	*
Nantes	10	12	22	41
Ruan	3	9	12	*
Landernau	7	9	16	*
Burdeos	9	8	17	49
Bayona	1	34	35	92
San Sebastián	1	34	35	66
Santander	2	7	9	91
Asturias	11	3	14	*
Galicia	21	9	30	*
Coruña	6	13	19	*
Ferrol	10	5	15	44
Lisboa	2	7	9	*
Cádiz	*	*	*	27
Total parcial	124	188	312	488
Otros	*	*	204	264
Total	*	*	516	752

Fuente: Archivo Consulado de Bilbao (A.C.B.). Libro de Averías de 1770. Los cálculos son nuestros.

La tercera ruta que convergió en Bilbao y los puertos vascos, fue la que conectaba directamente estos puertos con América del Norte, lo que posteriormente serían EE.UU. y Canadá, —Nueva Inglaterra y Terranova—. En este caso, también se desarrolló una navegación de retorno en base a llevar hierro vasco, productos europeos y coloniales, y traer, sobre todo, pescado en salazón como bacalao, grasa de ballena, etc. Ya, en 1750, 41 barcos hacían la ruta Bilbao-América del Norte. Las importaciones de bacalao por Bilbao aumentaron a lo largo del siglo XVIII, sobre todo en el segundo tercio del siglo<sup>8</sup>,

<sup>8</sup> A. Zabala, «La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII», 2 vols. San Sebastián, 1983, vol. 2, págs. 274-276.

ascendiendo de 68.402 quintales castellanos en 1732, a 110.877 QQ.CC. en 1749 y 173.591 QQ.CC. en 1789<sup>9</sup>. Bacalao que procedía de América del Norte, Islandia y Norte de Europa.

La ruta de América del Norte estuvo controlada por un reducido grupo de grandes mercaderes bilbaínos y unas pocas compañías extranjeras con sucursales en Bilbao como Linch, Kelly y Kelly, entre cuyos nombres destacan los de Ventura Francisco Gómez de la Torre, José Gardoqui e hijos, Villabaso y Cía., y Douat, Lavat y Plante. Entre 1760-1794, Gómez de la Torre controlará alrededor del 51 % del comercio de bacalao importado y las otras 4 compañías el resto<sup>10</sup>.

En definitiva, Bilbao era la cabeza de puente de la Europa del noroeste con el mercado español y colonial, de tal forma que gran parte del valor de las importaciones entradas en el puerto bilbaíno procedían de Europa, siendo Inglaterra el área del que llegaba el porcentaje más elevado de dichas importaciones. En 1758, el 87 % del total de las importaciones entradas en Bilbao procedían de Europa, correspondiendo a Inglaterra el 41 %, siendo el 78 % en 1788. El valor de las importaciones ascendieron a 50 y 70 millones de reales respectivamente. Comercio que tanto en lo que respecta a las exportaciones de hierro y lana como a las importaciones, estuvo controlado por la burguesía comercial. El protagonismo de la burguesía autóctona y de la extranjera asentada en el país, fue incrementándose y absorbiendo porcentajes cada vez mayores de esta actividad económica y comercial del país, pero sin olvidarnos que, a lo largo de este siglo, irán poseyendo una importante flota con la que realizarán dicho comercio, mejorando la productividad del mismo<sup>11</sup>.

Burguesía, en definitiva, que controlará además del sector secundario, el comercio exterior, las relaciones bancarias y de seguros, y buena parte del fletaje. Apellidos destacados de esta burguesía, los encontraremos a través de sus descendientes, décadas después, siendo los principales protagonistas de los orígenes del desarrollo del capitalismo industrial y bancario vasco entre 1841-1866, como los Epalza, Arellano, Aguirre, Olaguibel, Uribarren, Ibarra, Violet, Uhagón, Abaitua, etc.<sup>12</sup>

Esta burguesía comercial había integrado la economía vasca en los circuitos internacionales a través del comercio exterior, como ya

<sup>9</sup> T. Guiard Larrauri: «Historia del Consulado y Casa de Contratación y del Comercio en la Villa», 2 vols., Bilbao 1914, vol. 2, págs. 387-395. R. Basurto: «Comercio y burguesía de Bilbao en la 2.ª mitad del siglo XVIII», Bilbao, 1988, pág. 231.

<sup>10</sup> R. Basurto: «Comercio y burguesía...», op. cit., pág. 212.

<sup>11</sup> Manuel González Portilla y Catalina Gutiérrez Muñoz: «Sector Exterior...», op. cit., págs. 197-210.

<sup>12</sup> M. González Portilla: «Los orígenes de la sociedad capitalista en el País Vasco. Transformaciones económicas y sociales en Vizcaya», SAIOAK, n.º 1, San Sebastián 1977, págs. 67-127, págs. 72-78.

se ha señalado, y de los flujos financieros. En efecto, según los datos elaborados por Catalina Gutiérrez, basados en las letras de cambio protestadas en Bilbao en los años 1779-1809, el 70 % del valor de los mismos procedían del circuito internacional, absorbiendo Inglaterra y Francia, el 50 % con un 25 % cada una, o Alemania y Holanda el 32 %, y EE.UU. el 10 %<sup>13</sup>. Un año más cercano a la realidad de la segunda mitad del siglo XVIII, como el de 1790, nos da las siguientes cifras: Inglaterra absorbía el 27 % del valor de dichas letras, la América española, el 21 %; Holanda, el 8 %; Francia, el 7 % y Alemania el 6 %<sup>14</sup>.

### 1.1.1.3. La mejora de la red viaria interior y la comercialización de la economía

El crecimiento del sector protoindustrial vasco y su conexión con el mercado exterior para el que se producía, favoreció el desarrollo de los medios de comunicación y transporte. Las inversiones en la mejora de los puertos fueron importantes en estos años como en el caso del puerto de Bilbao, Pasajes, San Sebastián y otros, lo mismo que en las comunicaciones interiores. Un sector como el siderúrgico tradicional, para obtener el hierro bruto, necesitaba consumir un gran volumen de materia prima, equivalente a 8 veces la producción de hierro obtenida, en forma de carbón vegetal y mineral. Para transportar este volumen de mercancías era necesario emplear un elevado medio de transporte: carros, gabarras y barcos. El mineral de hierro de Somorrostro era consumido por las ferrerías vizcaínas, pero también por las ubicadas en las otras provincias cantábricas (Guipúzcoa, Santander, Asturias y, aun, Galicia y el País Vasco francés). El mineral obtenido a boca mina era transportado por carro bien a las ferrerías o hasta las gabarras ubicadas en el río Galindo o en la Ría de Bilbao, para ser conducido hasta los barcos que lo exportaban a otras provincias, o cargado en carros para ser expedido a las ferrerías del interior. Tan sólo en Somorrostro se calculaba que había dedicados a la extracción y transporte del mineral más de 1.600 personas, todos procedentes del ámbito rural, y unos mil animales de carga<sup>15</sup>, un 60 % bueyes y el resto mulos.

En los pueblos de los Siete Concejos (Castro, San Salvador del Valle, San Julián de Musquiz, Somorrostro, Santurce, Abanto y Ciérvana) y circundantes, ubicados en las Encartaciones de Vizcaya,

<sup>13</sup> Catalina Gutiérrez: «Comercio y banco...», op. cit., pág. 144, cuadro XX, pág. 221.

<sup>14</sup> Ibidem, págs. 149-150. Los cálculos son nuestros.

<sup>15</sup> R. Uriarte Ayo: «Estructura, desarrollo y crisis de la siderurgia tradicional vizcaína (1700-1840)», tesis doctoral, U.A.B., 1986, pág. 66-88. Los datos proceden de L. Aldama: «Descripción de la mina de hierro de Triano en Somorrostro, con un apéndice sobre los demás criaderos de este metal en Vizcaya», Revista Minera, tomo II, 1851.

donde se localizaba la compacta masa de mineral de Triano-Somorrostro, la actividad minera y su transporte fue desempeñada tanto por jornaleros asalariados como por campesinos. Estos últimos dedicaban una parte importante del año a la extracción y transporte del mineral hasta los embarcaderos, llegando a crear serios problemas a la propia actividad agrícola. Aldama nos describe las distorsiones producidas en la actividad agraria por la dedicación de los campesinos a la explotación y transporte de mineral. Se les llega a recordar que debían dedicar más tiempo «a la labranza de sus tierras y sembríos», y que desde mediados de octubre «deben acudir oportunamente a labrar las tierras». Asimismo describe el autor las consecuencias derivadas por la «libertad arbitraria de conducir vena cada vecino con cuatro, cinco o más cabezas de caballería, o mular o con dos o más parejas de ganado rojo, han resultado funestas consecuencias, ya que algunos de ellos se proveen de tanto número de ganado que no pueden alimentarles sino robando yerba y forraje a otros vecinos», llegando incluso a dejar de oír misa en los días santificados<sup>16</sup>. El texto, que data de 1819, año inserto en la crisis general que vivían las ferrerías desde finales del siglo anterior, nos manifiesta la importancia que tuvo este sector en la economía del mundo campesino circundante, y también de las inversiones realizadas por estos campesinos en animales de tiro y transporte. Simplemente trabajando en la extracción un campesino podía obtener un jornal diario de unos 5 reales por aproximadamente 4 horas de trabajo<sup>17</sup>.

En plena expansión del sector, en la segunda mitad del XVIII, dicha actividad sería mayor, y la cantidad de dinero entrado en la zona debió ser considerable, si nos atenemos al valor del mineral y al capital invertido en ganado y medios de transporte. Tan sólo el valor del mineral consumido por las ferrerías vizcaínas equivalía al 21,4 % del precio de venta del hierro producido, y que en el año de 1777 ascendía a unos 3.300.000 reales. Además de los campesinos también había una población de jornaleros cuya actividad era la minera, y otros que se dedicaban a la pesca y marinería. En Ciervana, un 47 % de la población activa eran marineros y un 28 % campesinos en 1787, siendo su población total de 320.

*Tabla 1.4: Población activa de la zona minera en 1787*

Agricultores	405	48,10
Jornaleros	293	34,80
Artisanos	43	5,10
Criados	66	7,80
Otros	35	4,20
Total población activa	842	100
Población	3.633	

Fuente: Censo de Floridablanca. Se incluyen los ayuntamientos de San Julián, San Salvador del Valle, Sestao, Santurce, Gallarta-Abanto, Las Carreras-Abanto.

<sup>16</sup> R. Uriarte Ayo: op. cit., pág. 36. El texto data de 1819.

<sup>17</sup> Ibidem, pág. 48.

La otra materia prima empleada, en el proceso siderúrgico tradicional, el carbón vegetal, se producía en los montes circundantes a las ferrerías, teniendo que ser transportado en carros hasta éstas. Concluido el proceso de producción en las ferrerías, el hierro bruto obtenido en forma de lingote era transportado en carros hacia los puertos o hacia el interior, o consumido en la fabricación de artículos elaborados (clavazón, anclas, etc.). Sólo en el caso de Vizcaya, para el año de 1777, se movilizaron para una producción de 140.000 quintales castellanos, unos 420.000 quintales castellanos de mineral y 700.000 quintales de carbón vegetal. Sumados los tres conceptos daban una cifra de 1.260.000 quintales castellanos transportados en carros y mulos. A estas cifras debemos agregar el mineral producido y exportado fuera del Señorío, y las otras mercancías que circulaban por las veredas y caminos carreteriles del País Vasco (lana, trigo, vinos, pescado fresco y sazonado, manufacturas, especias y coloniales, alimentos diversos, etc.), y que se dirigían a los puertos costeros o al interior. Todo este volumen de mercancías generaban una intensa corriente de mercancías en doble sentido, favoreciendo el transporte con retornos. Todavía, a finales de la década de 1860, en 1867, estaban censados en Vizcaya 14.765 carros de bueyes, dedicados únicamente al transporte, y 25.757 bueyes<sup>18</sup>. En Alava, en el año 1857 había censados como animales de «labor y tiro»: 9.242 cabezas de vacuno, 6.871 de caballar, 1.487 mular y 215 asnal.<sup>19</sup> El negocio del transporte carreteril alcanzó tal relevancia en el siglo XVIII que surgieron compañías aseguradoras de bueyes<sup>20</sup>. Este transporte terrestre (carros y bueyes) estuvo vinculado al ámbito rural, a la familia campesina y a la división del trabajo que había surgido en ella con el desarrollo de la protoindustria. También los carboneros procedían del mismo ámbito rural, aunque posiblemente más relacionados con los grupos sociales campesinos más pobres y modestos<sup>21</sup>. Toda esta actividad económica (transporte, producción de carbón y mineral, y ferrerías) representó una parte sustancial de los ingresos del mundo rural y campesino vasco, en forma de dinero, superior en muchos casos a los ingresos propiamente agrarios. Además, se ha de agregar la expansión que experimentó la ganadería vacuna orientada a la producción y venta de animales de tiro<sup>22</sup>.

Este intenso volumen de mercancías que circulaba por el País Vasco en el que la mayoría necesitaba usar como medio de transporte

<sup>18</sup> P. Novo : «La red de caminos del País Vasco anterior a la implantación del ferrocarril», artículo mecanografiado, de próxima publicación.

<sup>19</sup> A.D.F.A. (Archivo Diputación Foral de Alava): D. 324-2. «La comisión permanentemente estadística expone el estado de las especies y número de cabezas de ganado que hay en los distritos municipales de la provincia de Alava». Alava, 1857.

<sup>20</sup> Información facilitada amablemente por el profesor J. Urruticoechea...

<sup>21</sup> R. Uriarte Ayo: «Estructura, desarrollo y crisis de la siderurgia tradicional vizcaína (1700-1840)», tesis doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona, 1986, págs. 183-187.

<sup>22</sup> En los Archivos Municipales de los Ayuntamientos del País Vasco existe una abundante documentación sobre la ganadería, ferias, explotación y estadísticas relacionadas con el transporte, número de carros, bueyes y caballar, etc.

el carro, obligó tanto a las instituciones como al capital privado a realizar un esfuerzo considerable en la captación de recursos dinerarios con los que financiar la construcción de caminos carreteriles que recorriesen el país, posibilitasen la conexión con los puertos, sobre todo con Bilbao, y con el mercado interior, así como su mantenimiento. Desde finales del siglo XVII se veía la necesidad de mejorar la ruta hacia el interior. Después de diversas solicitudes elevadas por instituciones vizcaínas a la Corona para «romper» la Peña de Orduña, ésta concedía la ejecución de la obra en 1764 y la construcción de un nuevo camino carreteril Bilbao-Pancorbo, cuyas obras fundamentales se concluyeron en 1777 con un costo de 7.650.000 reales. El camino carreteril construido tenía una longitud de 75 kilómetros de firme pavimentado y una anchura de 8,5 metros para una circulación de doble sentido<sup>23</sup>. La cantidad invertida, procedente del propio Señorío, en su mayor parte, fue importante, lo que nos muestra las disponibilidades que de capital dinero existían en la plaza mercantil de Bilbao y en el Señorío<sup>24</sup>.

El crecimiento económico, comercial y de circulación de mercancías que estaba viviendo la zona en la segunda mitad del siglo XVIII, y en el que participaba el tejido social y las instituciones vascas, desarrolló el transporte y con él las necesidades de mejorar la infraestructura viaria. En estos años se proyectaba la nueva carretera de Durango hasta Ochandiano, de 18Kms. de longitud y 6,1 metros de ancho, con un costo de 1.421.000 reales, y se mejoraba la de Durango-Eibar por Berriz y Ermua, de 14Kms de largo y 5,9 metros de ancho, con un costo de 700.000 reales<sup>25</sup>. Iniciativas que buscaban mejorar la comunicación con Bilbao, cuya nueva carretera, de 30Kms, no se inició hasta 1803, concluyéndose en 1817. Años después, se construía la carretera de Durango-Bermeo (1824), Bilbao-Bermeo (1824) y Bilbao-Vitoria por Altube (1827), y comenzaba el nuevo trazado de Bilbao-Valmaseda, y los ramales de Ea, Elanchove<sup>26</sup>. También en Guipúzcoa se hicieron importantes inversiones en carreteras como las realizadas en el tramo Vergara-Guetaria (1809) o la que unía Tolosa con la carretera Navarra.

Asimismo, la red de carreteras alavesas que conectaban con la vizcaína y guipuzcoana, y la general del interior, experimentaron mejoras como la de los tramos que empalmaban con Guipúzcoa en Arbalan o con Vizcaya en Altube y Barazar. El tramo Vitoria-Arbalan que enlazaba con el tramo que finalizaba en Irún y con el de Salvatierra, fue ulteriormente completado con las mejoras realizadas en el de Vitoria-Burgos,

<sup>23</sup> M.A. Larrea: «Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII», Bilbao, 1974. Santos Madrazo: «El sistema de transporte en España, 1750-1850», Madrid, 1984, vol. I págs. 254-260.

<sup>24</sup> Esta cantidad de dinero, 7.650.000 reales, equivalía a 95.630 quintales castellanos de hierro a precios de mercado de 1777 (80 reales/quintal) a 1.391.000 jornales de un albañil en Bilbao, o al 66 % del P.A.B. de Vizcaya.

<sup>25</sup> Santos Madrazo: «El sistema de transporte...», op. cit., vol. I, pág. 255.

<sup>26</sup> Ibidem.



con una inversión de unos 6.000.000 reales, que concluyeron en 1791<sup>27</sup>, complementándose la red con la penetración hacia La Rioja para facilitar la extracción de su vino hacia los puertos cantábricos. Esto suponía disponer de una excelente carretera que recorría el País Vasco, de 170 kilómetros, sobre la que convergían otra serie de veredas y caminos carreteriles que partían de Bilbao y los puertos marítimos vascos hacia el interior por los que circulaban carros, galeras, mulas y otros medios, en los que se acarreaban hierro vasco, pescado fresco y en salazón, y múltiples productos que llegaban a los puertos vascos desde Europa o desde los puertos habilitados con artículos americanos y españoles. Del interior, estos medios de transporte retornaban con lana, vino, grano y harina, aperos, etc...

Pero estos esfuerzos inversores para mejorar las comunicaciones interiores, que en el País Vasco siempre han sido un objetivo prioritario de las instituciones como medio de traer la prosperidad a través del comercio y la comercialización de la economía, también lo realizaron las comunidades locales, siendo su objetivo el de mejorar o construir caminos que las uniesen a red principal, como fueron el caso de Elorrio, Hernani, Pasajes de San Pedro, Orio, Beasain y otros en Guipúzcoa. Un ejemplo de este esfuerzo inversor lo presenta Antepardo y Fontecha en Alava que construyeron una carretera para empalmar con la de Orduña con un coste de 427.740 reales<sup>28</sup>.

En resumen, la mejora de la red viaria vasca y la de su convergencia hacia el interior, especialmente los caminos carreteriles, era de vital importancia si se quería que el sector protoindustrial, tan importante para la economía y sociedad vasca, y el comercio exterior de reexportación, se desarrollasen e incidiesen en la vida económica del país. Por el tipo de productos que se intercambiaban, de elevado volumen y peso, como el consumido y producido por el sector siderúrgico tradicional (mineral, carbón y hierro), se hacía necesario el desarrollo de una tupida red de caminos carreteriles por la que circularsen los carros que tenían que transportar dichas mercancías. En la realidad vasca existía una estrecha relación entre desarrollo de la red viaria y mercancías que circulaban por ella, a diferencia de lo que podía pasar en Cataluña<sup>29</sup>.

#### **1.1.1.4. La función de la protoindustria<sup>30</sup> en la economía y sociedad vasca**

Como estamos viendo, la articulación de la economía vasca en el mercado internacional a través de los productos protoindustriales

<sup>27</sup> Santos Madrazo: «El sistema de transporte...», op. cit., pág. 259.

<sup>28</sup> Santos Madrazo: «El sistema de transporte...», op. cit., pág. 259.

<sup>29</sup> J. Fontana plantea críticamente la interpretación histórica buenas carreteras equivalente a desarrollo del comercio, poniendo como ejemplo las deficientes comunicaciones terrestres catalanas con el elevado grado de comercialización alcanzado por la economía catalana en el siglo XVIII.

<sup>30</sup> Los primeros planteamientos sobre la protoindustrialización se los debemos a F.F. Mendels: «Protoindustrialisation: The first phase of the industrialisation pro-

y otras manufacturas, y de la actividad comercial, se basó en un doble protagonismo: el del mundo rural, donde se ubicaba la protoindustria y otras actividades económicas, y la burguesía comercial, asentada en las ciudades marítimas, donde Bilbao y la ría del Nervión terminarían siendo los centros neurálgicos que conectarán la protoindustria y economía vasca al mercado exterior, sin olvidarnos del papel desempeñado por San Sebastián<sup>31</sup> y otros puertos<sup>32</sup>.

De la producción de hierro, la mayor parte se exportará, el 96 % de la producción vizcaína en 1777. Producción cuyo valor bruto era aproximado al agrícola en las dos provincias marítimas (Vizcaya y Guipúzcoa), y cuyos componentes del costo de producción estaban integrados por factores autóctonos: materia prima (carbón vegetal y mineral), mano de obra (ferrones, carboneros, mineros, etc.), transporte (carros, ganado vacuno y carreteros), todo ello procedente del mundo rural; y de cuyo valor participaron activamente el mundo campesino y la sociedad vasca, en general, de forma indirecta a través de la creciente comercialización de la economía y de su interdependencia con las otras actividades como la agrícola, ganadera, pesquera, construcción naval, comercio y actividades artesanales múltiples. En Vizcaya, en 1777, el 60 % del costo de producción siderúrgico lo conformaban el carbón y el mineral, lo que equivalía a 9,3 millones de reales y al 80 % del P.A.B. Si le agregásemos los salarios (1 millón de reales) y otros gastos (0,5 millones de reales), la suma de estos factores ascendería a 10,8 millones de reales, el equivalente al 94 % del P.A.B. El resto de la estructura del precio, un 30 %, lo conformarían los beneficios y otros gastos, alcanzando la suma de 4,6 millones de reales. Porcentaje y cantidad que se distribuía en un elevado porcentaje entre la burguesía comercial, propietarios y explotadores de las ferrierías, transporte al puerto, etc. Es decir, entre el tejido social vasco.

En definitiva, las actividades generadas en la comunidad por el sector protoindustrial del hierro afectaron al conjunto del tejido social

---

cess», *The Journal of Economic History*, XXXII, I, 1972, págs. 241-262. Posteriormente, junto a P. Deyon, en el Congreso Internacional de Historia Económica de Budapest, en 1982, presentaron la comunicación: «The proto-industrialisation Théorie and réalité». El libro que mejor recoge el tema de la proto-industrialización es el de Kriedte, P., Medick, H. y Schlumbohm, J.: «Industrialización antes de la industrialización», cuya primera edición apareció en Alemania en 1977, y diez años después en castellano en Barcelona, 1986. En España, tenemos que destacar los trabajos de R. Aracil y M.G. Bonafe, como el de: «La proto-industrialización i la industria rural espanyola del segle XVIII», *Recerques*, 13, 1983, págs. 83-102. Sin embargo, a lo largo de la década de 1980, aparecen nuevos trabajos, desde distintos ángulos, que matizan o critican el propio concepto de protoindustrialización, como los de C. Tilly, P. Jeannin, D.C. Coleman o L.A. Clarkson.

<sup>31</sup> M. Gárate: «El consulado de San Sebastián y el comercio de Indias», *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 16-17, 1982-83, págs. 603-641; «Comercio directo con América (1778-1780)», *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 41; y «el comercio colonial guipuzcoano durante el siglo XVIII. Diferencias respecto del catalán», *Boletín de la Real Sociedad Vascongada...*, n.º 42, 1986, págs. 3-12.

<sup>32</sup> T. Guiard Larrauri: «Historia del Consulado...», op. cit.

vasco, pero, en especial, a las áreas rurales donde se localizaban las ferrerías y los transformados del hierro bruto como clavetería, anclas, etc., y a las poblaciones de donde se obtenía la materia prima básica (mineral en Somorrostro y carbón en las zonas de montaña y media montaña). Según el censo de Floridablanca, en Ochandiano (zona de montaña) con una población de 1.188 habitantes, de una población activa de 322 personas, 70 estaban calificadas como labradores (el 21,7 % de la población activa), 102 como fabricantes de hierro (el 31,7 %), 72 como fabricantes de clavazón (el 22,4 %), 17 tenían como oficio el de arrieros (el 5,3 %) y 26 estaban clasificados en otros oficios artesanales. Sin olvidarnos por lo demás que en el mundo campesino también se hacían otras labores como la de carboneros y transporte carreteril. En Ochandiano del 54,1 % de la población activa dependía del sector protoindustrial del hierro, repercutiendo la importancia del mismo en el resto de la comunidad por las actividades que demandaba: arrieros, campesinos, carboneros, carreteros y otros oficios artesanales, además del sector servicios como abogados, escribanos y eclesiásticos<sup>33</sup>. Un buen ejemplo de la importancia que tuvo la actividad mercantil generada por esta localidad de 1.188 habitantes fue el número de abogados (2) y escribanos (2) censados. En Ceasnuri, el sector secundario, protoindustrial metalúrgico, empleaba directamente al 36,8 % de la población activa, correspondiendo un 20,8 % al sector servicios y un 42,4 % a la agricultura, en la que se compaginaba con el carboneo, ganadería y transporte carreteril.

También existían pueblos en los que una de sus principales actividades económicas era el carboneo, que daba sustento a una parte importante de la población como ingreso único o fundamental. Estos pueblos, con importantes dimensiones de bosque, abastecían de carbón a las ferrerías próximas. El caso de Trucíos, en 1825, la profesión única de carbonero equivalía al 13,5 % de la población activa siendo la población dedicada a actividades artesanales y protoindustriales del 52,4 %, la agrícola del 40,9 % y los servicios del 6,7 %. Además los campesinos también participaban en la actividad del carboneo a través de la propiedad del monte y de los montes concejiles. Casi el 84,2 % de los campesinos de Trucíos declaraba que tenía ingresos de esta actividad<sup>34</sup>. Lo mismo acontecía en otros ayuntamientos: en Arcetales el 92,8 % de los campesinos, en Galdames el 66,7 %, por sólo nombrar algunos pueblos de las Encartaciones, pero las citas podían extenderse a toda la zona montañosa del país<sup>35</sup>.

En definitiva, el bosque del que se obtenía el carbón para la principal industria del país, la siderurgia, fue en la Edad Moderna y,

<sup>33</sup> Censo de 1787: «Floridablanca», Vizcaya, Reeditado por el INE, Madrid, 1987, pág. 3265.

<sup>34</sup> Mercedes Arbaiza: «Estrategias familiares y transición demográfica en Vizcaya, 1825-1930», Tesis doctoral, UPV, 1994.

<sup>35</sup> Ibidem.

especialmente, en el siglo XVIII, uno de los elementos básicos de la riqueza de la población, y que más preocupaciones generó a las autoridades tanto estatales y provinciales como municipales respecto de su mantenimiento y capacidad de regeneración para producir carbón vegetal y madera para la construcción.

Estudiar el bosque nos obligaría a analizarlo como un cultivo más del mundo rural vasco en el que se practicaban toda una serie de técnicas de selvicultura relacionadas con la selección de semillas, viveros y sus cuidados, abonado, plantaciones, podas, trasmoche del roble y castaño para la producción de leña para carbón, y mantenimiento y repoblación. Realmente nos encontramos ante un bosque «cultivado», y del que la población va a extraer recursos fundamentales para la economía: madera para la construcción, leña para la producción de carbón para las ferrerías y frutos para la alimentación de las personas como las castañas o de los animales como bellotas, pasto y hojarasca<sup>36</sup>. La hegemonía que tuvo el roble y el castaño en el monte vasco fue un producto de la labor del hombre y de la demanda de carbón vegetal por las ferrerías, de tal forma que desde todas las instancias de poder se estimulaba la creación de viveros y plantaciones de estos árboles, y que por medio de la técnica del trasmoche se les impedía crecer bravos (libres), con el fin de producir leña a través de podas cada 7-8 años en el caso de los robles y cada 20 años en la de los castaños, para ser transformados en carbón para las ferrerías<sup>37</sup>. Las plantaciones de árboles tanto se hacían en los montes privados como concejiles, y en éstos una parte de las mismas las hacían los particulares reteniendo así el disfrute de su explotación. Esta técnica de explotación del bosque permitía la obtención de recursos económicos y monetarios de forma constante, en el corto plazo, que se distribuían entre la población vía de los ingresos directos por su participación en la producción y venta de la leña y el carbón, y el ayuntamiento como ingreso para su presupuesto, y que resultó ser una de las partidas fundamentales del presupuesto de los ayuntamientos vascos<sup>38</sup>. Ingresos municipales que permitirán financiar obras y servicios públicos, entre estos hay que destacar la contribución de los ayuntamientos a la construcción y mantenimiento de escuelas, y al pago de maestros, médicos y cirujanos, como a la construcción y mantenimiento de los caminos y puentes. En 1825, en pueblos de Vizcaya como Trucíos con 252 habitantes había un maestro y un cirujano, en Baracaldo 3 maestros y 2 cirujanos para 2.099 habitantes, en Plencia 4 maestros y 3 médicos-cirujanos para 1.185 personas, en Lekeitio 2 maestros y 4 médicos-cirujanos para 1.813 personas. En la provincia de Alava, en 1821, pueblos como

<sup>36</sup> Arantza Gogeaskoetxea: «Los montes comunales en la merindad de Busturia, siglos XVIII-XIX», tesis doctoral, UPV, 1993.

<sup>37</sup> Ibidem, págs. 93-103.

<sup>38</sup> A. Gogeaskoetxea: op. cit., págs. 183-190. F Martínez Rueda: «Los poderes locales en Vizcaya. Del Antiguo Régimen a la Revolución Liberal (1700-1853)», tesis doctoral, UPV/EHU, 1993.

Villarreal tenían 3 maestros y 7 médico-cirujanos-albeitar o veterinario para 1.377 personas; Araya-Asparrena 4 maestros y 2 cirujanos para 979 habitantes, Campezo 3 maestros y 6 médico-cirujano-albeitar (1 médico, 2 cirujanos y 2 albeitar o veterinarios) para 857 habitantes.

En Ubidea, otro municipio de montaña, volvía a repetirse una situación semejante. Con una población activa de 61 personas sobre una población total de 196, 23 eran labradores (el 37,7 %), 37 claveteros (el 60,7 %) y 1 cirujano (el 1,6 %) <sup>39</sup>. En la cornisa sur de los montes vascos, en la provincia de Alava, en la Llanada alavesa, rica en la producción de cereales, se había desarrollado también el sector protoindustrial y artesanal, destacando el del hierro. En Salvatierra en 1840 habían censados como cabezas de familia, 126 labradores, 46 artesanos y jornaleros, y 30 en los servicios, lo que suponía una distribución de 62,4 %, 22,8 % y 14,8 %, respectivamente <sup>40</sup>. En el pueblo de Aramayona había un importante sector protoindustrial y artesanal todavía en 1840. El 17 % de los cabezas de familia trabajaban el hierro, siendo el conjunto de los que trabajaban en el sector secundario el 43,5 %, en el sector servicios el 12 % y en la agricultura el 44 % <sup>41</sup>. En Añana, Alava, según el censo de 1840 con una población de 661 habitantes agrupados entorno a 165 cabezas de familia, la mayoría de la población dependía de actividades industriales-artesanales. Distribuidos los cabezas de familia según su actividad productiva en la que no se ha tenido en cuenta los pobres de solemnidad (24 familias y 81 habitantes) y 5 eclesiásticos, el sector secundario ocupaba el 64,7 % de los activos cabezas de familia.

*Tabla 1.5: Distribución de la actividad de los cabezas de familia productivos en Añana (Alava) en 1840*

	cabezas familia	%
Agricultura	23	16,9
Industria:	63	46,3
— Jornaleros		
— Artesanos	25	18,4
Subtotal	88	64,7
Servicios	25	18,4
Total	136	100

Fuente: A.D.F.A.: D-539-I «Extracto de los estados de población remitidos por los pueblos de la provincia de Alava a la Diputación.» Marzo 1840, Alava. Los datos corresponden al pueblo de Añana.

<sup>39</sup> Ibidem, pág. 3266.

<sup>40</sup> A.D.F.A.: D. 529-I «Extractos de los estados de población remitidos por los pueblos de la provincia de Alava a la Diputación». Marzo de 1840. Alava. Los datos proceden del ayuntamiento de Salvatierra, los datos son nuestros.

<sup>41</sup> Ibidem. Los datos proceden del ayuntamiento de Aramayona. Los cálculos son nuestros

En el ayuntamiento de Campezo, en 1821, de una población activa de 307 personas, 65 estaban vinculadas directamente con actividades protoindustriales y artesanales (el 21,2%), de los que el 11,4 % trabajaban en la protoindustria metalúrgica (35 personas) y el 4,6 % en la textil. En Villarreal el 20,6 % de la población activa ejercían actividades protoindustriales y artesanales (10,3 %), o eran arrieros y jornaleros. Los labradores integraban el 61,1 % aunque sus ingresos también procederán de otras actividades como el carboneo y los carreteriles. Había censados 28 arrieros que aparecían como cabezas de familia, mientras sus esposas estaban registradas como agricultores. En la hermandad de Cigoitia en Alava con una población censada, en 1813, de 1598 habitantes distribuidos en 17 localidades, un 20 % de los varones de más de 16 años ejercieron un oficio distinto al de labrador, predominando los arrieros con un censo de 28, el 5,6 %. En el pueblo de Ondategui con una población de 175 personas y 45 varones mayores de 16 años, la población activa no campesina de estos varones equivalía al 36 %. <sup>42</sup> En Cigoitia existían entre arrieros y trajineros 46 con 59 caballerías. Los trajineros sólo trabajaban una parte del año cuando no había actividad agrícola, la mitad o tercera parte del año <sup>43</sup>. En Ijona, lugar de la jurisdicción de Elburgo, Alava, con una población de 71 almas, en 1813, había una «fábrica de tejería», que durante de guerra de la Independencia estuvo parada, tres «fábricas de alfareros» y un molino <sup>44</sup>. La población vivía en 20 casas (equivalente a familias), que poseía 40 bueyes y vacas de trabajo, (a yunta vecino), además de otras 20 cabezas de ganado vacuno para la cría y reproducción, 24 yeguas y caballos, 3 mulos, 35 cabras, 45 ovejas y 12 cerdos. Además cada vecino recibía 10 carros de leña del monte público valorados en 60 reales/año. En cuanto a la estructura de la explotación agrícola, ésta se mantenía relativamente equilibrada entre los 20 vecinos.

*Tabla 1.6: Fanegas labradas por los vecinos de Elburgo en 1813*

Fanegas	Vecinos	Fanegas de tierra
21-25	1	21,0
16-20	5	84,0
11-15	5	64,0
6-10	6	50,5
Menos de 6	4	7,0
Total	20	226,5
Fanegas/vecino		11,3

<sup>42</sup> A.D.F.A.: D. 312-I. «Estadística de población, de la propiedad, riquezas, bienes concejiles, cosechas de los últimos quinquenios, industria, comercio de Alava». Los datos corresponden a la Hermandad de Cigoitia.

<sup>43</sup> Ibidem.

<sup>44</sup> A.D.F.A.: D. 312-I. «Estadística de población». «Estadística dispuesta en el lugar de Ijona».

Las tierras que labraban y «rentaban» 15 vecinos (el 75 % de los mismos) oscilaban entre 9-21 fanegas/vecino. De los 4 vecinos que labraban menos de 6 fanegas de «renta» de trigo, había un Don, un alfarero, y un arriero y vendedor de vino. En el pueblo de Ariñez, con 28 vecinos (2 son presbíteros) y 108 habitantes, en los que todos están censados como labradores, excepto 3 sacerdotes, existían 35 animales de labranza (de tiro), 16 vecinos tenían su propia junta y otros 3 vecinos poseían un animal para la labranza, además de 7 mulos y 1 yegua. La propiedad estaba muy distribuida entre propietarios forasteros y vecinos. Los propietarios forasteros estaban censados en diversos municipios alaveses, y es posible que algunos de los propietarios fuesen originarios del pueblo, siendo la mayoría labradores. También aparecen como propietarios, instituciones eclesiásticas y algún Don vecino de Vitoria. Los vecinos de la localidad poseían el 39,5 % de la propiedad frente al 60,5 % de los foráneos. La explotación de la tierra se hacía en un 80 % en arrendamiento. Algunos vecinos arrendaban tierras propiedad de otros vecinos.

*Tabla 1.7: Distribución de la propiedad de la tierra cultivada por los vecinos en Ariñez, Alava, en 1814*

Explotaciones agrarias	Propietarios		Superficie	
	n.º	%	cargas <sup>45</sup>	%
+300	2	3,1	672	17,0
200-300	1	1,5	210	5,3
100-199	8	12,3	956	24,1
50-99	21	32,3	1.409	35,6
Menos 50	33	50,8	715	18,0
Total	65	100	3.962	100

Fuente: A.F.D.A. D. 312-1. «Estadística de población, de la propiedad, riquezas, bienes concejiles, cosechas de los dos últimos quinquenios, industria y comercio de Alava». Diputación de Alava, 1813-1814.

En cuanto a la estructura de la explotación, ésta mantuvo cierto equilibrio entre las disponibilidades de tierras de labranza y número de vecinos, no existiendo relación entre propiedad y explotación. La gran mayoría de los vecinos, alrededor del 80 %, tenían tierras en propiedad, sin embargo, las explotadas en arrendamiento eran muy superiores, de tal forma que los vecinos cuyas explotaciones eran mayores se basaban en las tierras arrendadas. Así, entre los vecinos con más de —200 cargas— de tierra trabajada/

<sup>45</sup> Están sin incluir 252 cargas que tienen en enfiteusis los vecinos y el pueblo, y que había pertenecido al Convento de Badoya al que se le paga 36 fanegas de trigo de renta anual.

Tabla 1.8: Vecinos y distribución de la explotación agraria en el pueblo de Ariñez (Alava), animales de labranza (bueyes) que poseen y actividades complementarias como trajinería en 1814

Explotaciones Cargas	Vecinos	%	Cargas labradas	%	Trajinantes	Utilidades de trajineo	Animales labranza
+ 300	2	7,1	752	19,0	2	1.470	3
200-300	6	21,4	1.494	37,7	1	300	10
100-199	9	32,1	123	31,2			12
50-99	5	17,9	323	8,2	1 <sup>46</sup>	150	7
Menos 50	6	21,4	157	3,9			
Total	28	100	3.962	100	8		

Fuente: A.D.F.A. D-312-1. «Estadística de población, de la propiedad, riquezas, bienes concejiles, cosechas de los dos últimos quinquenios, industria y comercio de Alava.» Diputación de Alava, 1813-1814.

<sup>46</sup> Las tierras labradas son propias (60 cargas), y además de trajinante y labrador era pastor.



vecino que sumaban 2.246 cargas, el 89 % eran arrendadas, 2001 cargas. Estos 8 vecinos tenían arrendadas el 63 % de todas las tierras del pueblo en arrendamiento. En cuanto al uso del suelo cultivado, la mayoría se dedicaba a cereales correspondiendo a la cebada el 47 %, al trigo el 43 % y a la avena el 10 %, en el quinquenio de 1803-1807. También se producía lino y otros productos agrícolas, los cuales equivalían al 18 % de la producción agrícola. Algunos de estos campesinos completaban sus ingresos con el «trajineo». En total, 8 de estos vecinos campesinos (el 29 % de los vecinos) se dedicaba también al trajineo (transporte y comercio), y que se situaban entre los campesinos con mayores explotaciones agrarias y los que tenían menos. Para unos era una fuente de acumulación y para otros una fuente complementaria de ingresos para la subsistencia de la familia.

En el lugar de Esquivel, ayuntamiento de Ariñez, perteneciendo casas y tierras al conde de Torrejón, en 1814 vivían 3 vecinos (13 habitantes), todos con yunta de bueyes para la labranza, y pagaban al conde una renta anual de 41 fanegas de trigo, que equivalía alrededor del 10 % de la producción media anual agrícola del período 1803-1807, que se calculaba en 318 fanegas de cereales, 44 fanegas de otros productos y 32 libras de lino. Además, estas familias campesinas tenían derecho a sacar 12 carros de leña cada una del monte propiedad del conde<sup>47</sup>. En el pueblo de Margarita, del mismo ayuntamiento, poblado con 12 vecinos (50 habitantes), todos estaban censados como labradores, excepto el cura. De estos vecinos 9 tenían yunta de bueyes, además de 7 yeguas, y otro vecino poseía 2 mulas. En cuanto a la propiedad de la tierra de labratio, un 22 % correspondía a los vecinos y un 78 % a foráneos, aunque como en otros casos esta propiedad foránea estaba bastante distribuida. Sin embargo, en esta localidad la presencia de propietarios vecinos de Vitoria era relativamente importante, de tal forma que 9 de estos vecinos poseían el 39 % de la propiedad del total de la tierra cultivada y el 49 % de la propiedad en manos de foráneos. La estructura de la explotación permanece bastante equilibrada, dominando la explotación de tipo medio con yunta de bueyes, y que cultivaba una superficie que oscila entre 108-367 cargas<sup>48</sup>.

El excedente agrícola producido por estos campesinos viene evidenciado por la posesión bastante generalizada de yunta de bueyes para trabajar la tierra, y en meses de ocio dedicarse al carreteo y trajineo, transporte y comercio, lo que les permitía aumentar la productividad del núcleo familiar al usar como fuerza de trabajo adicional sangre animal. Por otra parte, en una comunidad tan modesta como la de Ariñez, poblada por 28 vecinos (108 habitantes), las ventas de tierras concejiles realizadas entre 1807-1813, fueron

<sup>47</sup> A.D.F.A.: D. 312-1. «Estadística de población...» Hernández de Ariñez, año 1814.

<sup>48</sup> Ibidem. Pueblo de Margarita.

Tabla 1.9: Compra de fincas concejiles por vecino según estructura (explotación agraria) en Arriñez entre 1807-1813

Explotaciones agrarias (cargas)	Vecinos compradores	Cargas compradas	Reales pagados	Observaciones
Más de 200	3	115	12.120	2 vecinos ejercían la trajinería invirtiendo uno 11.320 reales y el otro 1.400 reales.  3 de estos vecinos ejercían también la trajinería, habiendo invertido 5.250 reales, 8.100 reales y 5.654 reales respectivamente.
100-199	2	27	3.160	
Menos 100	6	158	22.924	
Total	11	300	38.204	

Fuente: A.D.F.A. D-312-1. «Estadística de población...» Ayuntamiento de Arriñez, 1814.

adquiridas por sus vecinos. Un total de 11 vecinos (el 39 % de los vecinos) adquirieron 300 cargas distribuidas en 32 heredades, que se tasaron y pagaron en 39.464 reales. Entre los compradores están cinco campesinos que ejercían la trajinería, haciendo una inversión de 31.724 reales en la adquisición de terrenos concejiles (el 80 % del total). El resto eran campesinos que pertenecían a los distintos niveles sociales. Datos que no hacen más que confirmar la capacidad de generar excedente y acumulación para la inversión por parte de estos campesinos.

En Alegría, en 1813, había censados 566 personas que vivían en 130 hogares para los cuales había un médico, dos cirujanos, un boticario y un veterinario, además de un maestro de escuela y siete eclesiásticos. La casi totalidad de la población eran labradores<sup>49</sup>, que disponían de 192 bueyes de labranza, lo que equivalía a casi una yunta por familia campesina (1,7 bueyes/familia campesina). Además estaban censados 101 vacas y novillos, 69 cabezas de caballo, 63 cerdos, 252 cabras y 160 ovejas. En la villa de San Vicente Arana (Alava) con 166 habitantes en 1813, la propiedad de la tierra sembrada perteneciente a los labradores que la cultivaban equivalía al 77,5 %, siendo la arrendada del 22,5 %.

*Tabla 1.10: Riqueza territorial de labrantio de San Vicente Arana (Alava), en 1813*

	Fanegas de sembradura	%
Propiedad de los labradores	297,50	77,5
Tierras arrendadas	86,25	22,5
Total	383,75	100

Fuente: A.D.F.A. D-312-I. «Estadística de población...» Villa de San Vicente Arana. Los cálculos son nuestros.

La estructura de la explotación predominante era la de tipo medio. Las explotaciones entre 7 y 20 fanegas, que equivalían al 84,3 % de la tierra sembrada («sembradura»), estaban en manos de 62,2 % de los vecinos, mientras que 18 % de los vecinos tan sólo sembraba el 3,4 % de la «sembradura». Como animales de labranza estaban censados 70 bueyes, a 1.5 bueyes por vecino labrador, 25 yeguas y 55 mulos, además de cabras y 40 cerdos.

<sup>49</sup> A.D.F.A.: D. 312-I. «Estadística de población...». Villa de Alegría, 1813. Existían también 2 herreros, un zapatero, dos sastres, tres posaderos, un molinero, un tejedor, un cortador-carnicero y dos arrieros que también eran labradores.

Tabla 1.11: Vecinos y distribución de la explotación agraria en San Vicente Arana en 1813

Explotaciones Fanegas	Vecinos	%	Superficie Fanegas	%
10-20	17	37,8	230,0	60,0
7-10	11	24,4	93,0	24,3
4-7	9	20,0	47,0	12,3
Menos 4	8	17,8	13,0	3,4
Total	45	100	383	100

Fuente: Ibidem. Los cálculos son nuestros

En definitiva, la serie de datos expuestos anteriormente nos muestran a un campesino arrendatario, pero que también comenzaba a ser propietario, con capacidad de acumulación, poseía yuntas de bueyes y compraba tierras, y con capacidad de diversificar su actividad económica con el trajineo, la carretería, la arriería, el carboneo o con diversos servicios como molinería, hospedería, o actividades artesanales.

Esta diversificación de la actividad económica estaba generalizada tanto en el medio rural como en el urbano del País Vasco. En Bilbao, en 1787, el 63,6 % de la población activa estaban catalogados como artesanos, la mayor parte vinculados a sectores protoindustriales, el 14,7 % jornaleros, el 13,9 % comerciantes. Porcentajes que agrupados equivalían al 92,2 % de la población activa, es decir, un total de 1.588 personas activas sobre un total de 1.721, para una población de 9.611 almas. El resto de la población activa (7,8 %) lo conformarían el sector servicios: abogados, escribanos, clérigos, funcionarios, criados, y unos pocos labradores (1,6 %) <sup>50</sup>.

Otros sectores protoindustriales y artesanales generaban asimismo una importante actividad económica. En Vizcaya, el producto bruto de estos sectores superaba al agrícola en los años de 1770 pudiendo superar los 34 millones de reales, de los que más de 14 millones procederían de la construcción naval y las tenerías <sup>51</sup>. Valor que en buena parte irá también a parar al tejido social vasco y al mundo rural en forma de pago de materias primas, transporte, salarios, alimentos, etc. Las pequeñas ciudades y villas eran los núcleos dinamizadores de la economía vasca, en la que los sectores protoindustriales, artesanales y mercantiles eran sus protagonistas. Datos que nos resaltan dicho dinamismo, relacionado con la actividad mercantil, son los relacionados con el número de abogados

<sup>50</sup> Censo de 1787: «Floridablanca», provincia Vizcaya, pág. 3267. Los cálculos son nuestros.

<sup>51</sup> Manuel González Portilla y Catalina Gutiérrez Muñoz: «Sector exterior...», op. cit., págs. 212-213.

Tabla 1.12: Distribución de la población activa en las villas de Vizcaya en 1787

	Durango		Guernica		Balmaseda		Bilbao	
	Población	%	Población	%	Población	%	Población	%
Agrícolas	122	22,60	18	10,50	51	8,30	49	2,50
Industriales	223	41,40	83	48,50	325	52,80	1.348	70,30
Servicios	194	36,00	70	41,00	239	38,90	521	27,20
Total población activa	539	100	171	100	615	100	1.918	100
Total población	2.149		750		1.937		9.611	

Fuente: Censo de 1787. «Floridablanca», provincia Vizcaya.

y escribanos existentes en estos núcleos con relación a la población total. En Bilbao había 40 escribanos (25) y abogados (15), lo que equivalía a una media de 240 habitantes por cada uno, en Guernica 22 (34 habitantes/1), Balmaseda 6 (323 habitantes/1), Durango 11 (195 habitantes/1).

Como hemos señalado, todas estas actividades económicas protoindustriales artesanales y comerciales estuvieron vinculadas al comercio exterior, siendo Bilbao y los puertos vascos, por las condiciones de francos que disfrutaban, los dinamizadores de las mismas, de la mano de la burguesía comercial. Las tenerías vizcainas de los alrededores de Bilbao conocieron una importante expansión y renombre en la segunda mitad del siglo XVIII, cuya materia prima, el cuero, procedía de Argentina, y el producto obtenido tuvo tanto renombre «como para igualarlos a los manufacturados de Londres, de mayor precio en el mercado»<sup>52</sup>. En el Memorial del Consulado de 1777 se calculaba en más de 30 millones de reales el valor de la exportación del hierro, «los rendimientos de los 5 tinglados de jarcias y las 25 tenerías», ubicados en Bilbao y sus contornos<sup>53</sup>. Donde además, según el Memorial, se localizaban 10 molinos molenderos, una fábrica de vidrio, dos de cerveza, 14 talleres de lienzo y tejidos, y otras «muchas industrias menores»<sup>54</sup>. Esta «industria menor», en el Señorío de Vizcaya, había alcanzado un importante desarrollo. En 1787, había 2505 talleres artesanales con 4.415 operarios trabajando, que se distribuían de la siguiente forma:

Tabla 1.13: Número de industrias y sus operarios

Industrias	N.º (a)	Operarios (b)	b/a
Telares de tejidos de lino	21	30	1,43
Telares de cintas de lino y otros	1.877	1.943	1,04
Telares de lana	148	239	1,61
Telares de diez y ocho	42	180	4,29
Fraguas de quincallería de hierro	68	304	4,47
Fraguas de latón	238	740	3,11
Tenerías de curtidos	90	800	8,89
Alfares de loza fina	3	39	13,00
Alfares de loza ordinaria	18	140	7,78
Total	2.505	4.415	1,76

<sup>52</sup> T. Guiard Larraruri: «Historia del Consulado...», op. cit., vol. 2, pág. 565; véase también pág. 328. Esta información estaba recogida por el autor del Memorial del Consulado (1777).

<sup>53</sup> Ibidem, pág. 465. Guiard cifra entre 28 y 30 millones el valor de estos productos (pág. 328).

<sup>54</sup> Ibidem, pág. 562.

La producción de tejidos se realizaba a domicilio siguiendo el modelo tradicional del putting-out y estando vinculada a la familia rural y posiblemente a la mano de obra femenina<sup>55</sup>.

En los talleres de tejido, con la excepción de los telares de diez y ocho, tenían por término medio algo más de un trabajador, pero sin llegar a dos, mientras en los telares de cientos de lino y otros, había un solo trabajador por telar. En cambio, en la producción metalúrgica, cuero y loza, el número de empleados por taller o industria ascendía a varios, estando la organización productiva más relacionado con unidades manufactureras mayores, en las que se había introducido la división del trabajo y cierta especialización. En las fraguas se empleaba término medio entre 3 y 5 personas. Pero realmente donde la dimensión de la instalación manufacturera alcanzó mayor desarrollo, fue en tenerías y alfares con un empleo medio «industria» que oscilaba entre 7 y 13 personas. Sin olvidarnos, por último, que los pueblos y ciudades de la costa vasca, con una actividad económica diferenciada del interior, son los que conectaban el país y su economía con el exterior, con el mercado internacional, a la vez que le suministraba transporte y hombres, —barcos y marineros—, pero también alimentos en abundancia, proteínas y grasas en forma de pescado.

Estas actividades estaban controladas por los comerciantes por medio del putting-out y el adelanto del crédito<sup>56</sup>, y orientadas al mercado exterior (peninsular, europeo y americano) y, por lo tanto, dependientes de la coyuntura del mismo. En este proceso también participó la burguesía comercial guipuzcoana, que llegó a crear la Compañía de Caracas para desarrollar el comercio directo con América<sup>57</sup>.

#### 1.1.1.5. Marina mercante y burguesía comercial

La interrelación entre librefranquicia, desarrollo del sector económico protoindustrial y manufacturero, y mercado internacional,

<sup>55</sup> Maxine Berg: «The age of manufactures. Industry, innovation and work in Britain, 1700-1820», London, 1985, hay traducción española. «La era de las manufacturas, 1700-1820. Una nueva industria de la Revolución industrial británica», Ed. Crítica, Barcelona 1987. Especialmente para el trabajo doméstico véanse los capítulos 6 y 7. F. Mendels en «Protoindustrialization ...» fue el que formalizó la teoría de la protoindustrialización, y que tan excelentes resultados ha producido al conocimiento histórico con las nuevas aportaciones realizadas en la historiografía de los distintos países.

<sup>56</sup> M. González Portilla: «La industria siderúrgica en el País Vasco: Del Verlangssystem al capitalismo industrial», en M. Tuñón de Lara y otros: «La crisis del Antiguo Régimen e industrialización en la España del siglo XIX», Madrid, 1977, págs. 117-181.

<sup>57</sup> M. Gárate: «El Consulado de San Sebastián y el comercio con Indias», Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián, 16-17, 1982-83, págs. 603-641; «Comercio directo con América y Fueros (1778-1780)», Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, n.º 41 y en el mismo Boletín...: «El comercio colonial guipuzcoano durante el siglo XVIII. Diferencias respecto del catalán», n.º 42, 1986, págs. 3-12.

fue la base sobre la que se asentó la prosperidad de la sociedad vasca y la consolidación del capitalismo mercantil y la de la burguesía comercial en el siglo XVIII. El papel desempeñado por los puertos marítimos vascos y, especialmente, por el de Bilbao como medios de conexión entre la economía vasca y el mercado exterior, y la función desempeñada como redistribuidores de mercancías entre la Europa del norte y noroeste, Península Ibérica y América, potenciaron las actividades económicas marítimas, además del comercio, la construcción naval, la navegación, la pesca y actividades maríneas diversas. La burguesía comercial afincada en estos puertos terminó poseyendo una importante flota mercante. En 1761, un grupo de 60 comerciantes de Bilbao, entre los que se incluyen compañías comerciales, eran propietarios de 119 barcos mercantes con un tonelaje de 12.970 toneladas. Un pequeño grupo representado por 11 de ellos poseía el 19,3 % de los barcos y el 48 % del tonelaje, y cuyos nombres estaban vinculados al gran comercio exterior, tanto a la exportación de hierro y lana, como a las importaciones.

Nombres destacados de la burguesía comercial bilbaína eran propietarios de barcos mercantes, con los que hacían las rutas anteriormente descritas, en un viaje de ida y vuelta, lo que les permitía mejorar la competitividad de sus productos y la rentabilidad del transporte. Para el viaje de ida disponían de un producto pesado, como el lingote de hierro, para la ruta norte, mientras en el retorno traerían manufacturas europeas, coloniales, especias, grano, pescado, grasa de ballena y otros artículos. En la ruta sur transportarían en la ida hierro y productos reexportados procedentes de la ruta norte, retornando con artículos alimenticios mediterráneos (vino, aguardientes, pasas, higos), sal, coloniales americanos y otros.

También los otros puertos vizcaínos participarán activamente en el comercio exterior y en el transporte marítimo, como lo recoge el siguiente cuadro, sobresaliendo sobre el resto, tanto por el número de barcos y su tonelaje, el puerto de Plencia, con el 60 % de los barcos y el 47 % del tonelaje afincado en los puertos vizcaínos sin Bilbao. De esta actividad también participaron los puertos guipuzcoanos.



Tabla 1.14: Nombre de comerciantes que son propietarios de barcos mercantes en Bilbao en 1761

Comerciante propietario	Barcos	Tonelaje	Exportación Lana e hierro	Importación Valor en reales
Santaulary, Tomas	9	647	L-H	174.000
Lorenzo, Antonio	3	667		375.000
Viollet, Luis	7	635	L-H	63.000
Achutegui, Gregorio	6	604		170.000
Arechaga, Juan V. <sup>a</sup>	4	511	L	200.000
Villavaso, Nicolás	4	480		51.000
Zubiria, Manuel	3	446		1.820.000
Gardoqui, José e Hijos	4	440	L-H	170.000
Gómez de la Torre, Vra. Fca.	3	436	L-H	
Fonegra, Ignacio	5	412		
Dibiry y Fica	3	375		
Uribarri, Domingo	3	370		345.000
Goicoechea, Juan Antonio	3	356		
Salcedo, Manuel	4	334		90.000
Rousellete Sescouse, José	2	320	L	370.000
Dabadie Hnos., Laurencios y Cia.	3	300	L-H	255.000
Daugerot, José	2	290	L-H	678.000
Guendica, Nicolás	2	235		
Larralde, Hugo	2	231	H	51.000
Viar Elexpuru, Ignacio Fco.	2	210	L	140.000
Olalde, Domingo	3	200		4.388.000
Otros 39 comerciantes*	42	3.840		

Fuente: Manuel González Portilla y Catalina Gutiérrez Muñoz: «Sector exterior...», op. cit., apéndice 4, págs. 228-229.

\* Dentro de este grupo también hay cargadores de hierro y lana. Entre cuyos nombres destacan las compañías: Sampelayo, Sarria y Arechaga; Kelly Kelly y Cia; Alvarez y Fica; y apellidos burgueses bilbaínos tan destacados como los de Barbancho, Eguia, Lacoste, Gardoqui, Sarachaga, Goosens, Izarduy, etc.

*Tabla 1.15: Buques reseñados en cada puerto vizcaíno (sin Bilbao) 1765-70*

Puerto	Buques	Tonelajes
Plencia	148	5.027
Santurce	31	1.720
Lequeitio	22	663
Bermeo	16	620
Portugalete	14	1.025
Ea	10	214
Guecho	7	934
Deusto	7	444
Ondarroa	5	116
Total	260	10.763

Fuente: Manuel González Portilla y Catalina Gutierrez Muñoz: «Sector exterior...», op.cit., 200. Los datos proceden de T. Guiard Larrauri: «Historia del Consulado...», op. cit., vol. 2, págs. 448-464.

El resto de los puertos los integraban los ubicados en la Ría de Bilbao (Santurce, Portugalete, Guecho y Deusto), Bermeo, Lequeitio, Ondarroa y Ea. Desde todos ellos, incluido Bilbao, se va a expandir el comercio exterior y las actividades marítimas, las cuales conllevaban una creciente demanda de marinería y oficiales autóctonos, y el desarrollo de las rutas comerciales, en las que participaban activamente los barcos mercantes y los burgueses vascos.

Las inversiones realizadas por la burguesía comercial vizcaína en la compra de barcos mercantes fueron importantes, como lo evidencia el valor de la marina mercante del Señorío en la década de 1760 que ascendería a unos 6.800.000 reales<sup>58</sup>.

Las escuelas náuticas de Bilbao, Plencia, Algorta y Santurce formaron y proveyeron de oficiales (capitanes y pilotos) a la marina mercante autóctona, española y colonial<sup>59</sup>. Escuelas en las que se formaron no sólo vizcaínos de la costa e incluso del interior, sino personas procedentes de otros ámbitos. Entre 1793-96, el Consulado de Bilbao libró 115 títulos a autóctonos y 13 a foráneos. En la carrera de Indias, la oficialía vizcaína participaba activamente. El Consulado recoge en sus archivos la existencia de 245 capitanes vizcaínos que realizaban la navegación España-América en el período 1789-96.

En definitiva, la marina mercante autóctona había contribuido decisivamente a la expansión de las antiguas y nuevas rutas marítimas y del comercio exterior. Tanto desde el puerto de Bilbao como

<sup>58</sup> Los cálculos son nuestros, y se han obtenido de T. Guiard Larrauri: «Historia del Consulado...», op. cit., 2 vols., págs. 426-433.

<sup>59</sup> T. Guiard Larrauri: «Historia del Consulado...», op. cit., págs. 378-379.

del resto de los puertos vizcaínos y guipuzcoanos se había desarrollado un importante comercio marítimo hacia las rutas del norte y noroeste de Europa, iniciándose en la costa atlántica francesa para dirigirse a las Islas británicas, Países Bajos, Alemania y Báltico. Entre los puertos más citados caben destacar los de Bayona, Burdeos, La Rochelle, Ruan, El Havre, Nantes en Francia; Londres y Bristol en Inglaterra a mediados del siglo XVIII, para incorporarse tras la Revolución industrial las nuevas áreas económicas, representadas por Yarmouth, Exon, Hull, Darmouth, Liverpool, en los años de 1780; Amsterdam en Holanda, Hamburgo en Alemania, y diversos puertos del Báltico. En la ruta sur o peninsular, destacan Santander, Coruña y Ferrol, y otros puertos asturianos y gallegos, Lisboa y Cádiz, entrando más esporádicamente en el Mediterráneo español.

La tercera ruta era la que conectaba con los territorios no españoles de América del Norte (EE.UU. y Canadá, es decir, Nueva Inglaterra y Terranova con sus áreas circundantes).

El crecimiento del comercio exterior vasco se va a acelerar desde mediados del siglo XVIII como lo resaltan las exportaciones de hierro y lana, y el valor de las importaciones y del volumen de bacalao importado.

Para comprender la importancia que tuvo el comercio exterior en la economía vasca analizaremos la evolución del puerto de Bilbao en la segunda mitad del siglo a partir de algunas magnitudes.

El valor de las importaciones en el puerto de Bilbao rara vez superaba los 30 millones de reales en la primera mitad del siglo, siendo el valor medio anual de las importaciones en el decenio de 1720 de 24,2 millones de reales<sup>60</sup>. En vísperas de mediados de siglo, en 1748, era de 18,5 millones de reales. Pero, en los años siguientes se va a registrar un sustancial crecimiento. En 1758, las importaciones ascendían a 50,1 millones de reales y a 70,2 millones en 1788<sup>61</sup>. El número de barcos que entraba y salía del puerto de Bilbao también son un buen reflejo de esta creciente actividad. En 1746, el número de estos barcos sumaban 308 para subir a 549 en 1763 y a 635 y 705 en 1787 y 1791.

Del comercio de importación, el mayor porcentaje procedía de la Europa del norte y noroeste, y se redistribuía en el mercado vasco, en el mercado interior por las rutas terrestre y por cabotaje, y en el americano colonial vía Cádiz y puertos habilitados. En estos puertos, por lo demás, había asentada una importante colonia de

<sup>60</sup> A. Zabala: «La actividad comercial vizcaína a través del puerto de Bilbao a principios del siglo XVIII», en J. Gracia y otros: «Historia de la economía marítima del País Vasco», San Sebastián, 1983, pág. 92. Los cálculos son nuestros.

<sup>61</sup> A.C.B. (Archivo Consulado de Bilbao): Libros de Averías de los respectivos años. Los cálculos son nuestros.

comerciantes vizcaínos y vascos que los utilizaron como cabeza de puente para desarrollar el comercio con América, conectando realmente a través de Bilbao y los puertos vascos el comercio europeo y los productos protoindustriales del norte peninsular, como el hierro vasco, con el mercado colonial americano. Comercio que tanto en los puertos habilitados como en las colonias americanas participaban activamente vascos, que representaban los intereses de la burguesía comercial bilbaína y vasca, con la que estaban emparentados o pertenecían al mismo entramado familiar (como los segundones y parientes), y que terminarán situándose en la cúspide social, económica y política de la América colonial <sup>62</sup>.

En 1758, de Londres procederá el 30,8 % de las importaciones, que sumando Exon (6,5 %) y Briston (2,3 %), dan para Inglaterra el 39,7 % de las importaciones. Los cinco puertos franceses más destacados (Bayona, Nantes, Morlaix, Burdeos y Havre) aportaban el 14,3 %. En el norte destacaban Amsterdam con el 14,9 % y Hamburgo con el 10,9 %. En definitiva, la contribución de los puertos de la ruta norte era fundamental, ascendiendo el valor de lo importado de dicha ruta al 80 % del total, lo que equivalía a 40 millones de reales de un total de 50 millones.

Los cambios económicos, industriales y comerciales que se estaban registrando en la Europa atlántica y América del Norte en la segunda mitad del siglo XVIII, alteraron tanto el tipo de los productos importados como la trayectoria de las rutas comerciales y los puertos con los que se comerciaba desde Bilbao.

En el caso inglés, se redujeron las importaciones de Londres y Bristol, que representaban a la Inglaterra económica más tradicional, y aumentaron las importaciones de los puertos vinculados al nuevo desarrollo industrial tanto protoindustrial como de nuevo signo (revolución industrial).

Londres pasó de absorber el 30,8 % de este comercio (15,4 millones de reales) en 1758 al 12,5 % (8,8 millones) en 1788, y Bristol del 2,3 % (1,2 millones) al 0,8 % (0,6 millones). Exon ascenderá de 3,3 millones a 5,1 millones, y los nuevos puertos (Yarmouth, Hull, Darmouth, Liverpool) que no aparecían el primer año, alcanzan un volumen de 8,8 millones de reales (el 12,7 %) en 1788. La posición de Amsterdam y Hamburgo es semejante a la inglesa. Amsterdam, puerto como Londres por excelencia comercial, perdía importancia mientras aumentaba la de Hamburgo por su mayor relación con las nuevas áreas industriales, a la vez que entraba con fuerza la

<sup>62</sup> M. González Portilla: «La industria siderúrgica...», op. cit., págs. 117-181. C. Aparicio Pérez: «Poder municipal, economía y sociedad en la ciudad de San Sebastián (1813-1855)», Tesis doctoral, Universidad de Deusto, Bilbao, 1989, págs. 269-272. M. Gárate: «Comercio Exterior en el País Vasco (siglos XVIII-XIX)», en *Historia Contemporánea*, 1989, n.º 2, págs. 165-177.

zona báltica (Bergen, Dantzig, Riga y San Petersburgo) con un comercio que ascendía a 3,6 millones de reales (5,2 %), y el área de América del Norte con 8,5 millones (12,4 %), destacando en esta zona geográfica los puertos de Salem, Marblehead y Gloucester, y con cifras más modestas Boston, San Juan de Terranova, Placencia Bay y otros.

En resumen, la expansión del comercio marítimo vasco en la segunda mitad del siglo XVIII no sólo se reflejará en el aumento de las cifras del propio comercio, la modificación de las rutas y de los productos, sino también en la participación del comercio exterior español, absorbiendo la zona franca vasca alrededor de una quinta parte del mismo para 1750<sup>63</sup>.

En cuanto a la marina mercante, tan sólo Bilbao empleaba una «tripulación que excedía de 1.000 marineros» para un tonelaje de 20.000 toneladas a mediados de siglo. En la última década del mismo, para un tonelaje superior a 33.000 toneladas, se calculaba «la marinería propia sobre 3.000 matriculados, naturales del Señorío»<sup>64</sup>. A estos datos hemos de agregar la marina mercante de los otros puertos de la provincia, que en el período de 1765-70 sumaban 260 buques y 10.767 toneladas, además de la guipuzcoana. En definitiva, el transporte marítimo era una importante fuente de actividad económica y de creación de empleo en el País Vasco.

#### **1.1.1.6. La otra «cara» del País. La vocación marítima de la costa vasca: mar, pesca y cambios en los hábitos alimenticios**

Los pueblos costeros vascos vieron en el mar un medio del que podían obtener recursos múltiples desde alimentos —pescado— para vender en fresco o manufacturados —escabeche, en salazón, etc.—, a la creación de empleos por las múltiples actividades económicas relacionadas con el mar como la marinería, la construcción naval, actividades artesanales diversas —tejedores de redes, carpinteros, anzueleros, herreros, costureras, etc.—. Muchos campesinos y familias de los pueblos costeros compaginaron las actividades agrícolas con la pesca, como los campesinos del interior lo hacían con el carboneo, la minería y la carretería. La vocación marinera de la costa vasca, y que trasciende hasta el interior del país, fue en aumento a lo largo del siglo XVIII. Todos los datos como lo ha puesto de manifiesto A. Zabala «apuntan hacia un número cada vez más elevado de hombres de mar en el Señorío de Vizcaya»<sup>65</sup>. Según fuentes de la época, los propios habitantes de

<sup>63</sup> Manuel González Portillay Catalina Gutiérrez.: «El sector exterior...», págs. 220-221. A. Zabala: «La función comercial...», op. cit., vol. 2, págs. 315-320.

<sup>64</sup> T. Guiard Larraruri: «Historia del Consulado...», vol. 2, págs. 413 y ss.

<sup>65</sup> A. Zabala: «La función...», op. cit., vol. 1, pág. 310. Véase también págs. 298-314.

Bermeo dicen que «se mantienen del tráfico de mercancías, de una poca labranza... y de la pesca de la merluza, atún, besugo y sardina...», donde incluso los labradores en los meses de poca actividad agrícola «se dedican a la pesca desde el mes de noviembre hasta el mes de marzo de cada año, y el resto del año se ocupan en labrar sus casas y caseríos, y otros se emplean en el transporte de venas y maderamen para los Reales Astilleros»<sup>66</sup>. La marinería vizcaína según los datos oficiales era de 1.125 en 1733 y 1.477 en 1787, considerándose una ocultación en aumento a lo largo del siglo que ascendía del 50 % al 75 %<sup>67</sup>, por lo que la marinería real vizcaína se podría situar aproximadamente en unos 1.687 marineros en el primer año y 2.584 en el segundo. El campesino de la costa tenía también una actividad complementaria, además del transporte, que era la pesca, el sustituto del carboneo respecto al campesino del interior.

Pero lo importante para nuestra argumentación, como veremos, es que la principal actividad económica de la población costera era la marinería y la pesca, complementándola con la arriería, la industria pesquera, la venta de pescado por los pueblos circundantes y del interior por las mujeres pescadoras, quedando en un segundo plano la actividad agrícola. En definitiva, nos encontramos con una población cuya actividad económica fundamental es no agrícola, y sus ingresos procedían de una economía monetarizada, y en la que el pescado se convertía en un producto alimenticio básico, y también de ingresos para la población pescadora y campesina. Factor que se habrá de tener en cuenta a la hora de analizar y explicar la reserva alimenticia que representaba el Cantábrico y el papel que jugó como sustituto de la alimentación de productos agrarios, el avance en la calidad y cantidad de alimentos disponibles, y cuyos precios no dependerán de las circunstancias exógenas que condicionaban la producción anual en el campo, y tenderán a ser más estables. En definitiva, estos nuevos factores pueden ser el camino para explicar parte del descenso de la tasa de mortalidad y de la mortalidad infantil en el País Vasco en el siglo XVIII y XIX, lo mismo que en la cornisa cantábrica. Es decir, la mejora de la alimentación.

Los viajeros que describen en sus libros el nivel alimenticio de los vascos, resaltan la abundancia y calidad de sus comidas. A. Young señalaba que el nivel de carne consumida entre los campesinos vascos era abundante<sup>68</sup>. Talbot J., anotaba que la comida de los vizcaínos era abundante (*plentifully*), y estaba integrada por desayuno, almuerzo, fuerte comida al atardecer y cena (*sup*). Es decir, lo que

<sup>66</sup> Ibidem, pág. 310. La cita procede del Archivo General del Señorío de Vizcaya (Guernica), Marinería, 1801.

<sup>67</sup> A. Zabala: «La función...», vol. I, pág. 314.

<sup>68</sup> A. Young: «Travels during the years 1787, 1788 and 1789», Dublin, 1793, Libro I, pág. 93.

para el autor es una abundante alimentación que explicaba la buena salud de los vascos<sup>69</sup>. Estos viajeros no hacen más que refrendar las diferencias existentes entre el nivel de desarrollo económico y social de las provincias marítimas vascas, como de su bienestar, de las otras provincias de la Corona, resaltando entre otras cosas la mejor alimentación de los vascos<sup>70</sup>.

Un indicador más del nivel de consumo y comercialización de pescado fresco nos lo refleja las capturas declaradas por los puertos de pesca vizcaínos en 1797.

Actualmente, se está reinterpretando las causas que explican el descenso de la mortalidad en los siglos XVIII y XIX, inclinándose las nuevas interpretaciones de que fue la mejora de la nutrición la principal causa explicativa de dicha disminución, destacando en esta dirección los trabajos de T. McKeown<sup>71</sup>. En Suecia, el descenso de mortalidad infantil a lo largo del siglo XIX fue consecuencia, en primer lugar, de la combinación entre un incremento de calorías y un descenso progresivo del trabajo pasado de las mujeres, interrelacionado con un mayor nivel cultural de la mujer respecto de la salud e higiene del niño, y con una disminución de la fertilidad<sup>72</sup>.

Estos cambios en los hábitos alimenticios han pervivido en la sociedad vasca hasta el presente, y durante la industrialización de las décadas a caballo de los siglos XIX y XX y la del período franquista, el consumo de pescado se incrementó sustancialmente, vinculado a la expansión de la clase obrera y la urbanización, debido a que era una forma barata de obtener proteínas y grasas.

Los viajeros de la época recogían estos cambios y el más que aceptable nivel de vida alcanzado por los vascos. J. Talbot señalaba que en los puertos vascos se hacían abundantes capturas de pescado, de calidad muy superior a los del Mediterráneo, a la vez que resaltaba su baratura, como en el caso de la sardina<sup>73</sup>. W. Humboldt

<sup>69</sup> J. Talbot: «Travels through Spain», Londres, 1780, pág. 157.

<sup>70</sup> Ibidem, pág. 160.

<sup>71</sup> McKeown: «The origins of human disease», Oxford, 1988, hay traducción en castellano «Los orígenes de las enfermedades humanas» en Critica, Barcelona. Resultan de sumo interés las aportaciones realizadas por McKinley y McKinley sobre las explicaciones de las causas de la disminución de la mortalidad por enfermedades infecciosas, y lo que aportaron las medidas médicas a este descenso, que para Estados Unidos desde 1900 y en los siguientes decenios fue escasa (un 3,5 %). Véase J.B. McKinley y S.M. McKinley: «The questionable contribution of medical measures to the decline of mortality in the United States in the twentieth century», en *Health and disease*, The Millbank Memorial Fund Quarterly, 1977, 55, pág. 405-428 (citado por T. McKeown).

<sup>72</sup> U.B. Lithell: «Background factors in the decline of infant mortality in Sweden, 1800-1930», Scan. J. Soc. Med. Suppl., 1991, 46 pág. 53-61.

<sup>73</sup> J. Talbot: «Travels Through Spain», Londres 1780, pág. 161. El autor escribía: «fish they have like with in great plenty, and that delicate fish called sardina in such numbers, that you may buy a hundred for the value of a halfpenny».

eran el 13,8 %, costureras, relacionadas con las actividades pesqueras y protoindustriales, el 15 %, jornaleros asalariados, la mayoría de la industria pesquera del salazón, el 16,1 %, teniendo únicamente el 8,9 % la profesión de labrador. En Plencia, también la población activa vinculada con el mar, pescadores y marineros, era mayoritaria con un 39,1 % del total de la población, artesanos y oficios protoindustriales ascendían al 15,1 % y las costureras al 11 %, siendo los agricultores el 25,8 %. Esta dinámica, de vocación marítima, se extendía a toda la costa vasca, en la que la actividad pesquera resultaba fundamental como medio de vida y organización social. Medio que suponía vender el pescado fresco capturado, en las lonjas de los puertos, a las personas que se encargaban de comercializarlo por los pueblos vascos o por las provincias del interior: las mujeres «pescadoras» de las localidades pesqueras o los arrieros forasteros que los transportaban hacia el interior.

El pescado fresco capturado «se reduce a sardina, anchoa, besugo, y parte de merluza»<sup>81</sup>, pescados que han sido y siguen siendo base importante de la cocina vasca. El barco más utilizados en esta pesca era la chalupa, vendiéndose el pescado en pública subasta en la que participaban «mujeres pescadoras» que se encargaban de comercializarlo por los pueblos de las provincias costeras, y los «arrieros foráneos» que lo introducían en Navarra y otras provincias del interior<sup>82</sup>. Las cofradías de pescadores, a las que pertenecían los mareantes, pescadores, controlaban el proceso pesquero, las relaciones entre patrón y pescadores, y los mecanismos de compra-venta. También existía la mujer encargada (la «burguesa» guipuzcoana) de limpiar y preparar el pescado para la venta, introduciéndolo en cestas, la cual recibía por su trabajo un salario y una porción de pescado.

En algunos momentos se producían conflictos entre las pescadoras locales y mareantes, como en el caso de Zarauz en 1781, al preferir vender éstos en ciertos momentos, cuando las capturas eran menores, a los arrieros, los cuales para hacerse con la mercancía y rentabilizar el transporte pujaban en la subasta por encima de las «mujeres pescadoras», encareciendo el pescado. Esto generó protestas por parte de las «mujeres pescadoras» que recurrieron a las autoridades locales y provinciales con el fin de que interviniesen para darles prioridad en las subastas sobre los arrieros foráneos, argumentando que los mareantes de Guetaria preferían vender a las pescadoras que a los arrieros.

La protesta se resolvió a favor de los mareantes, ya que la adjudicación del pescado se hacía en favor del mejor postor sin pre-

<sup>81</sup> Archivo General de Guipúzcoa (Tolosa), (A.G.G.): Sección 2, neg. 23, leg. 50: «Expediente relativo a la pretensión de los pescadores de Zarauz sobre la preferencia en la compra del pescado respecto de los arrieros», Zarauz, 1781.

<sup>82</sup> Ibidem, sección 2, neg. 23, leg. 50.



también señalaba estos cambios, así como las actividades no agrícolas ejercidas por el campesinado en buena parte del año. De su visita a Marquina, el autor resaltaba que los campesinos «ejercen muchos un oficio» que no es el del cultivo, anotando también que el nivel de consumo de éstos era bueno (comían carne todos los mediodías y la cena era abundante). Asimismo, señalaba el interés que tenían los campesinos en 1801 para que se estableciese la paz marítima y se regularizase la actividad pesquera, «por el interés inmediato de que entonces los pescados, de que necesitan para sus días de vigilia, puedan obtenerlos en mayor cantidad y más baratos»<sup>74</sup>.

La pesca y la marinería han sido dos importantes actividades económicas desarrolladas por la población costera. Tanto el censo de Floridablanca de 1787 como el de policía de 1825 para la provincia de Vizcaya, resaltan la importancia que tuvo la pesca y la marinería en la zona de costa. En 1787, en Bermeo con una población de 3.347 habitantes, había 290 marineros y 267 pescadores, además de las otras actividades adicionales que generaba la pesca (20 anzueleros, 40 tejedores vinculados muchos de ellos a la producción y reparación de redes, 18 carpinteros relacionados posiblemente con la construcción y reparación de barcos, etc.)<sup>75</sup>. En Ciervana, de una población de 320 habitantes, de los que 64 estaban catalogados como población activa, el 47 % eran marineros<sup>76</sup>. Para Gorliz, el censo recogía que para una población de 802 personas, «hay 7 labradores y el resto son navegantes y labradores», además de 4 cordeleros y un capellán<sup>77</sup>. De Guecho, se dice que de una población de 1.433 habitantes son «la mitad navegantes y la otra labradores»<sup>78</sup>, además de otras 10 personas vinculadas a los servicios (7 eclesiásticos, 2 estudiantes, 1 escribano). La población de Mundaca con 1.512 habitantes «son gente de mar y labradores»<sup>79</sup>, lo mismo acontecía con Plencia —775 habitantes—, en la que existía un importante sector artesanal (34 personas activas), de servicios 21, estando catalogados el resto de la población como marineros y labradores<sup>80</sup>. La población activa de Bermeo según el censo de policía de 1825, en el que se pormenorizaba más la clasificación profesional de la población, tenía una clara vocación marinera, estando clasificados como tales el 58,6 % de la población activa, había 446 marineros que englobaban a pescadores y marinos, un 7 % eran artesanos y tan sólo un 26,7 % estaban catalogados como campesinos. En Lekeitio, el 29,7 % de la población activa estaba considerada como marineros y pescadores, artesanos

<sup>74</sup> W. Humboldt: «Anotaciones sobre un viaje por el País Vasco en la primavera de 1801», (ed. en castellano), Zarauz, 1975.

<sup>75</sup> Censo de 1787 «Floridablanca», Vizcaya, pág. 3.262.

<sup>76</sup> Ibidem.

<sup>77</sup> Ibidem, pág. 3.263.

<sup>78</sup> Ibidem, pág. 3.264.

<sup>79</sup> Ibidem, pág. 3.265.

<sup>80</sup> Ibidem.

ferencia alguna, «lo que es conforme a la regla general establecida por derecho»<sup>83</sup>. Resulta de interés remarcar las cifras de mujeres pescadoras que se dedicaban a la «reventa» del pescado por los pueblos, que en el caso de Zarauz estaban cifradas entre 20 y 30, en 1781, y formadas por «viudas, casadas y solteras que sacan su vida y alimento y de sus familias con este comercio»<sup>84</sup>. Los vecinos y moradores de la villa también «compramos para consumo de nuestras casas»<sup>85</sup> en la lonja.

La importancia que adquirió el pescado fresco como actividad económica y mercantil, y consumo para la población, generó una serie de confrontaciones y pleitos entre ayuntamientos. Así la discusión planteada en las Juntas Generales de Guipúzcoa en los años de 1780 sobre libertad de venta y precio del pescado finalizó con una disposición del Consejo del Reino en nombre del Rey en octubre de 1787, en la que se confirmaba los acuerdos de las Juntas tomados en la villa de Zumaya el 4 de julio de 1783 y en la ciudad de Fuenterrabía el 6 de julio de 1784, a favor de la libertad de venta y circulación del pescado fresco en toda la provincia. En esta providencia real se recordaba: «que siendo libre en aquella Provincia la venta de géneros y frutos de ella, sin estar sujetos a tasa, o postura, se introdujo en algunas repúblicas la costumbre de poner posturas los capitulares al pescado fresco, que entraba en ellos para la venta por mayor y menor, de la que se quejaron otros». Después de un largo debate en las Juntas de 1783 y 1784 se acordó en votación reñida de 1.129 1/2 votos a favor 1.022 1/2 en contra de que «fuese libre, y no sujeta a postura la venta del pescado fresco por mayor y menor en todas las repúblicas así marítimas, como de tierra adentro»<sup>86</sup>. Esta confrontación de intereses en los que aparecen divididos los ayuntamientos guipuzcoanos está relacionada con el control o no del precio del pescado, circunstancia que podía favorecer a los consumidores y pescadoras revendedoras, con precios a la baja en perjuicio de los pescadores<sup>87</sup>. El control de precios favorecía a los consumidores, pero impidiendo la libertad de comercio. Simultáneamente, se estaba decidiendo en favor de la total libertad de comercio, lo que fue apoyado por el Gobierno, el Rey y la Diputación provincial, en contra de los intereses de ciertos ayuntamientos y élites locales, que a través de este control podían extenderlo a otros productos (sidra, chacolí, vino, etc...), en contra de la libertad de comercio. Años después, en 1831, 1832 y 1833, se volvía a recordar a Motrico que no pudiese impedirle a la libre venta de pescado fresco de otros

<sup>83</sup> Sección 2, neg. 23, leg. 50: Carta enviada por el alcalde de Guetaria en informe emitido a Azcoitia en M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa.

<sup>84</sup> Ibidem. Carta informe del alcalde de Zarauz que envía al poder provincial, en favor de las pescadoras.

<sup>85</sup> Ibidem.

<sup>86</sup> A.G.G. (Tolosa). Sección 2, neg. 23, leg. 54. Provisión real a favor de los acuerdos de las Juntas Generales de Guipúzcoa de 1783 y 1784 a favor de la libertad de comercio del pescado fresco, firmado en Madrid el 22 de octubre de 1787.

<sup>87</sup> Ibidem. Escrito enviado por el alcalde de la Villa de Motrico al de Zumaya.

puertos guipuzcoanos, lo que se le prohibía y recordaba por la R.O. de 31 de enero de 1833<sup>88</sup>.

La constante actividad pesquera y las necesidades que se derivaban de ella, generaron una demanda en tierra que tuvo que ser atendida por diversos oficios artesanales como los relacionados con la construcción y reparación de los barcos y chalupas, y los de la construcción y reparación de redes en los que trabajaban un importante número de personas. Según el censo de policía (1825), en Plencia el 14,56 % de la población activa eran artesanos —textiles (3,56 %) y costureras (11 %)—. En Lequeitio el 18,12 %, correspondiendo a las costureras el 15 % con un número de 178 mujeres censadas como costureras. En este pueblo había una importante actividad económica relacionada con la industria de conservación y salazón del pescado, en la que trabajaba el 20,53 % de la población activa, 244 personas, dedicándose al comercio y compra-venta 41 personas, el 3,4 % de la población activa. Datos, en definitiva, que no hacen más que resaltar la división social del trabajo existente en el municipio y el elevado grado de comercialización que había alcanzado la economía marítima y pesquera vasca. En Elanchove, años después, en el censo de 1860, nos sigue mostrando la vocación pescadora y marítima de la costa vasca. De una población activa de 461 personas, el 75,1 % lo integraban artesanos textiles (el 19 %) y costureras (el 56,1 %), relacionadas con la pesca, y el 15,8 % marineros y pescadores, mientras los labradores tan sólo eran el 1,52 %. Una mejor muestra de esta vocación marítima de la costa vasca nos lo reflejaría la estructura de la población activa según se puede apreciar en la tabla 1.16. Más de la mitad de la población activa de los pueblos seleccionados (Plencia, Bermeo y Lequeitio) están censados como pescadores y marineros, el 58,2 % de la población activa, el 13,6 % son costureras, el 4 % artesanos textiles, ambos relacionados con la fabricación y reparación de redes, a los que debemos agregar los trabajadores asalariados relacionados con la industria del salazón y conservación de pescado, comerciantes y diversos oficios artesanales. Una buena demostración del desarrollo alcanzado en el proceso de comercialización y en el nivel de vida de la zona es la cantidad de población activa dedicada a cubrir las necesidades mercantiles, de transferencia y sociales de la población, es decir, la población activa relacionada con los servicios. La población seleccionada que suma 5.588 habitantes, tenía 8 maestros de enseñanza, 9 médicos-cirujanos-veterinarios y 11 escribanos, notarios y abogados, cantidades que equivalían a una ratio de 621 personas/médico-cirujano-veterinario o 508 personas por escribano-notario-abogado.

El crecimiento de las capturas de pescado nos lo reflejan fehacientemente las estadísticas de la época, especialmente en los puertos vizcainos. Los ingresos de las cofradías de los principales puertos

<sup>88</sup> A.G.G. (Tolosa): Sección 2, neg. 23, leg. 100. Documentos titulados «Admisión reciproca del pescado fresco en los puertos provinciales para su libre venta. 1831-1833».

pesqueros nos señalan el espectacular aumento que tuvo la actividad pesquera en el último tercio del siglo XVIII, como nos lo refleja el caso de los ingresos netos de la cofradía de Bermeo<sup>89</sup>, ingresos que procedían del cobro del 2 % del valor de las ganancias por la venta del pescado en lonja.

A. Laborde, en su descripción sobre el País Vasco, resaltaba la vocación marítima de la costa. «Los habitantes de la costa (vasca) viven casi todos de la abundante pesca, que de mil clases se cría en el mar», continuando afirmando que «los guipuzcoanos en este ejercicio se hicieron famosos y ricos en los siglos pasados»<sup>90</sup>.

*Tabla 1.16: Muestra de población activa de la costa vasca en 1825*

	Personal	%
Agricultura	454	18,1
Industria y pesca (a)	1.789	71,1
Servicio	267	10,6
Total población activa	2.510	100
Total población	5.588	
Tasa activa		45 %

Fuente: Archivo de Guernica. Censo de policía... Los ayuntamientos seleccionados son los de Lequeitio, Bermeo y Plencia.

(a) Se incluye los marineros y pilotos.

*Tabla 1.17: Distribución de la población activa del sector industrial y pesquero-marinero*

	Personas	%
Artesanos textiles	72	4,00
Artesanos alimentación	61	3,40
Artesanos varios	169	9,40
Artesanos total parcial	302	16,90
Costureras	243	13,60
Marineros y pescadores	1.041	58,20
Jornaleros-asalariados	203	11,30
Total sector industrial y pesquero-marinero	1.789	100

Asimismo, esta diversificación económica y la vocación marítima de la población incentivó a la participación de las personas adultas en

<sup>89</sup> J. Gracia: «Las levas de marinería y la cofradía de pescadores de Bermeo en el siglo XVIII», en «Historia de la economía marítima del País Vasco», San Sebastián 1983, págs. 97-134. Los pagos para amortizar las levas de la marinería vizcaína supusieron una sangría constante para las cofradías de pescadores como bien ha demostrado Juan Gracia.

<sup>90</sup> A. Laborde: «Itinerario descriptivo de las provincias de España...», Valencia 1816, (traducido del francés), pág. 304.

la vida económica, según lo pone de manifiesto el hecho de que la tasa de actividad sobre el total de la población fuese del 45 % y de que de los miembros de una familia compuesta término medio por 4,24 personas trabajasen 1,90 personas de promedio, el 44,8 % de sus miembros.

En resumen, la creciente división social del trabajo relacionada con la expansión que experimentó la economía y, en especial, los sectores protoindustriales y artesanales, comerciales, marinería y pesca, así como los relacionados con el transporte terrestre, arrieros y carreteros, y la producción de materias primas para las ferrerías, carboneros y mineros, y otros, generó una importante actividad económica en la que se vio envuelta el conjunto de la población y especialmente el mundo campesino y rural. Si contabilizásemos la población activa no agrícola y la rural que participaba en labores no agrícolas (carboneo, transporte, minería, ferrería y transformados, marinería o pesca) nos daría un número superior al de una persona activa por familia, 1,11 persona activa no agrícola/familia en Vizcaya, y siendo su tasa de actividad sobre la población total alrededor de una cuarta parte, el 22 %.

A. Laborde nos habla de las diferencias existentes entre la costa e interior del País Vasco: «Los habitantes de la provincia de Alava están casi todos ocupados en la agricultura, pero los de Vizcaya y Guipúzcoa son tan comerciantes como agricultores y se reputan por los mejores marineros de España»<sup>91</sup>.

*Tabla 1.18: Aproximación a la población activa implicada en actividades industriales en Vizcaya, más marinería, en la década de 1789 (1787)*

Producción siderúrgica (a)	18.060
Textiles	2.392
Curtidos	800
Otros artesanos	1.224
Marinería	2.584
Total (a)	25.060
Familias (b)	22.476
Población (c)	114.863
a/b	1,11
a/c.100	21,82

Fuente: las cifras para la siderurgia proceden de M. Arbaiza «Estrategias familiares y transición demográfica en Vizcaya, 1825-1930», Tesis doctoral U.P.V., 1994, y corresponden a la producción del año 1777. Las cifras de población activa relacionada con los textiles, curtidos y otros artesanos, de T. Guiard Larrauri: «Historia del Consulado...», vol.2, págs. 562 y 413 y ss. La marinería de A. Zabala: «La fundición...», vol 1, pág. 314. La población se ha obtenido del censo de 1787, «Floridablanca», Vizcaya, pág. 3.274.

<sup>91</sup> A. Laborde: «Itinerario descriptivo de las provincias de España...», Valencia, 1816, pág. 307.

Si a estas cifras agregásemos la población agrícola censada como tal en el Censo de Floridablanca de 1787, 25.607 personas, la tasa de actividad de ambos grupos (primario y secundario) se situaría alrededor del 44 %. Porcentaje que se aproxima al de la costa (44,8 % en 1825). En definitiva, la tasa de actividad en Vizcaya superaría el 50 %, ya que en las cifras anteriores no se han contabilizado las actividades del sector servicios. Datos que no hacen más que resaltar lo expuesto anteriormente: el importante peso que tenía el sector protoindustrial en la economía de Vizcaya, vinculado, al mercado exterior, a las actividades económicas no agrícolas, al desarrollo de la economía monetaria y a la creciente división social del trabajo existente entre la población.

## 1.2. La crisis general y los orígenes del capitalismo

### 1.2.1. La crisis del Antiguo Régimen

Las guerras europeas de finales y principios de siglo, y el control que sobre las rutas marítimas fue imponiendo la marina inglesa, fueron dificultando y cortando el comercio exterior español y vasco tanto con América como con Europa. Este cambio se habría de reflejar de forma dramática tanto para el capitalismo comercial e industrial catalán<sup>92</sup> como para el sector protoindustrial y el capital comercial vascos muy vinculados a los circuitos económicos y comerciales internacionales<sup>93</sup>. Esta progresiva desconexión del mercado internacional se produjo en un período en que habían aumentado las dificultades para el primer sector protoindustrial del país, la siderurgia tradicional, como consecuencia del encarecimiento que había experimentado el carbón vegetal desde princi-

<sup>92</sup> C. Martínez Shaw: «Cataluña en la Carrera de Indias», Barcelona 1981. P. Vilar: «La Catalogne dans l'Espagne moderne. Recherches sur le fondements économiques des structures nationales», Paris, 1962. Obra que, entre otras cosas, pone de manifiesto la conexión entre la industrialización catalana del siglo XVIII y el comercio americano. Más recientemente, los trabajos de L. Prados de la Escosura y de J.M. Delgado, completan y revisan algunas de las tesis mantenidas hasta ahora respecto al papel desempeñado por el comercio exterior en la economía española y catalana. Por último, los trabajos de J. Fontana siguen siendo piezas fundamentales en el análisis de la crisis final del antiguo régimen en España.

<sup>93</sup> A. Zabala: «La función comercial...», op. cit., vol. 2, págs. 316-317. Excelente monografía sobre el comercio del área del Cantábrico peninsular. La obra de T. Guiard Larrauri: «Historia del Consulado...», op. cit., es una espléndida fuente de información, todavía no utilizada profundamente por la historiografía. Desde perspectivas más recientes son interesantes las obras de Palacio Atard, V.: «El comercio de Castilla por el Puerto de Santander en el siglo XVIII», Madrid, 1960; T. Martínez Vara: «Santander, de Villa a Ciudad», Santander, 1983. La clásica sobre el puerto de Cádiz y América de A. García Baquero: «Cádiz y el Atlántico, 1717-1778», Cádiz 1988, 2 Tomos. La historiografía vasca más reciente completaría dicha visión, entre cuyos nombres hemos de resaltar los de M. Gárate, A. Zabala, R. Basurto, Catalina Gutiérrez, Manuel González Portilla.

prios de los años de 1780 ante la creciente escasez del mismo. En el caso de la siderurgia tradicional vasca, el cuello de botella que termina por estrangular el desarrollo de la misma y sus transformados estaba en las disponibilidades de bosque y madera para producir carbón vegetal de forma creciente y a precios competitivos, de tal manera que hiciese competitiva la producción tradicional de hierro. La otra posibilidad estaba en las mejoras técnicas. Desde la década de 1780, el hierro vasco progresivamente fue perdiendo competitividad respecto de los hierros procedentes del norte de Europa (ruso y sueco)<sup>94</sup>, y perdiendo mercados en la Europa del norte y noroeste, y posteriormente, desde finales del siglo, los americanos. Por último, la revolución industrial que también afectó a la industria siderúrgica<sup>95</sup>, termina por completar la explicación del hundimiento de la siderurgia tradicional vasca.

Pero la crisis también se extendió a otros sectores protoindustriales y artesanales como resultado de la desconexión con el mercado exterior, entre los que destacaban las tenerías, cuya producción se basaba en el cuero traído de Argentina y en su posterior elaboración y comercialización manufacturera en el exterior, la construcción naval<sup>96</sup>, la textil, etc.

La crisis de las actividades protoindustriales y artesanales era muy profunda. En la estadística elaborada en 1813-1814 en Alava, algunos pueblos informaban como en el caso de la «población de Ibarra y su barriada de Egusquierripa» que las 17 «fábricas de herraje» están muy deterioradas como consecuencia de «la ruina de algunos propietarios fabricantes», y que a los artesanos «les falta trabajo, y cuando lo tengan no llega su salario o jornal a cubrir el mantenimiento diario, y por lo mismo tienen que valerse de la postulación», la mendicidad<sup>97</sup>. En la hermandad de Cigoitia el cirujano se quejaba de lo escaso de sus ingresos debido a que en «muchos casos habitan muchos pobres que no pagan el salario»<sup>98</sup>.

La propia evolución del sector manufacturo de Alava hasta 1844 nos pone de manifiesto la profundidad de la crisis. Según el «inventario de empresas radicadas en la provincia de Alava» en di-

<sup>94</sup> K.G. Hildebraud: «Foreing Markets for Swedish Iron in the 18 th. Century», en *The Scandinavian Economic History Review*, 1958, vol. 6, págs. 3-52; R. Uriarte Ayo: «Estructura económica...», op. cit., págs. 383 y ss. M. González Portilla: «La industria siderúrgica...», op. cit., págs. 124-133.

<sup>95</sup> M. González Portilla: «La industria siderúrgica...», op. cit., págs. 150-152, y R. Uriarte Ayo: «Estructura económica...», op. cit., págs. 333-336.

<sup>96</sup> T. Guiard Larrauri: «La industria naval vizcaina (anotaciones históricas y estadísticas desde sus orígenes hasta 1917)», 2.ª ed. Villar, Bilbao, 1968.

<sup>97</sup> A.D.F.A.: D. 312-I. «Estadística de población de la propiedad, riquezas, bienes concejiles, cuadros de los dos últimos quinquenios, industria y comercio de Alava». Datos recogidos del informe de la población «Ibarra de Aramayona con su barriada de Egusquierripa».

<sup>98</sup> A.D.F.A.: Ibidem. Informe correspondiente a la Hermandad de Cigoitia.

ciembre de 1844<sup>99</sup>, existían 49 empresas productivas, y que clasificadas por año de fundación, nos encontramos que del período de la crisis general del antiguo régimen (1795-1820) tan sólo existían 3, y que eran meros talleres artesanales: dos en Vitoria, una de sombreros fundada en 1819 y otra de hierro para cocinas de 1808; la tercera era un pequeño taller de curtidos, fundado en Llodio en 1820. Del siglo anterior, pervivían 12 «empresas» relacionadas todas con los sectores protoindustriales: 11 ferrerías y una de curtidos. En cambio, la nueva metalurgia del hierro se fundó tras el traslado de aduanas, en los años de 1842-1844: una «fábrica» de hierro colado en Arriaga (1842), una fundición de hierro en Villarreal (1844), una de sartenes (1844) y otra dedicada a la fabricación de herraduras (1842) en Araya, y por último en Vitoria una de herraduras (1843) y una fundición (1844). De estas 49 «empresas» censadas en Alava, en 1844, en las que se incluyen 9 sombrererías y 6 talleres de curtidos en Vitoria, de 12 no se conoce la fecha de fundación, y de las 37 restantes: 8 se fundaron en los años 1841-1844 y 6 en los años de 1836-1840, que sumadas equivalen al 38% de las empresas de fundación conocida y al 29% del total. En 9 años (1836-1844), se había creado un tercio de las «empresas» industriales alavesas existentes en 1844. De los años anteriores, entre (1821-1835), pervivían 8 de las que tres eran sombrererías, una alfarería, dos de herraduras, una de mantas y otra de planchas, todas ellas relacionadas con los sectores artesanales tradicionales.

*Tabla 1.19: Fecha de fundación de las «empresas» de Alava existentes en Diciembre de 1844*

	Vitoria	Resto Alava	Alava
Antes del siglo XVIII	*	12	12
1801-1810	1	*	1
1811-1820	1	1	2
1821-1830	5	*	5
1831-1835	2	1	3
1836-1840	6	*	6
1841-1844	4	4	8
Desconocidas	12	*	12
Total	31	18	49

Fuente: A.D.F.A.: D. 1459-I. «Inventario de empresas radicadas en la provincia de Alava». Diciembre de 1844.

La actividad pesquera de los pueblos costeros que había sido relativamente intensa en la segunda mitad del siglo XVIII en los puertos, parece que también vive la crisis final del antiguo régimen, y que podemos datarla entre finales del siglo XVIII y 1841<sup>100</sup>. Los

<sup>99</sup> A.D.F.A.: D. 1459-I. «Inventario de empresas radicadas en la provincia de Alava». Diciembre 1844.

<sup>100</sup> J.A. Gracia: «La crisis de la pesca vizcaína en el final del antiguo régimen», en Anuario de Estudios Marítimos, III, 1979-80, (Santander), págs. 143-163.



motivos causales de la crisis pesquera pueden ser múltiples, pero el factor causal explicativo fundamental sería el hundimiento que experimentó la demanda interna como consecuencia del declive de la economía y del comercio en general, y del sector protoindustrial en particular, y en el que buena parte de la población vasca se vio implicada directa (ferrones, comerciantes, etc.) o indirectamente (carboneros, mineros, arrieros, carreteros, artesanos, campesinos, etc.). La crisis será más profunda en los pueblos pesqueros tradicionales, donde la importancia del sector era fundamental y su actividad estaba regulada y controlada por las Cofradías. En cambio, los pequeños pueblos pesqueros que se vieron libres de estas regulaciones, lograron paliar mejor la crisis y aún aumentar las capturas como es el caso de Ea y Elanchove<sup>101</sup>. También se ampliaron las roturaciones y las talas de los bosques en busca de nuevas tierras agrícolas que aportasen los alimentos e ingresos que se habían perdido con la crisis.

La crisis económica general que tuvo que soportar la población vasca, el descenso de las rentas per cápita y familiares al desaparecer las actividades económicas generadas por el modelo de crecimiento económico anterior, obligó a elementos de la población rural que obtenían ingresos procedentes de actividades no agrícolas, a emigrar al exterior o hacia los pueblos pesqueros en busca de los ingresos pesqueros<sup>102</sup> o a pervivir en situaciones precarias o a buscar soluciones a los problemas de subsistencia con un incremento de la presión sobre el territorio con más roturaciones a costa de degradar el medio ecológico, incrementándose la deforestación del país. En un pueblo como el de Añana, con un importante censo de población activa que trabajaba en el sector industrial, según el censo de 1840, un 64,7% de los cabezas de familia del total de cabezas de familia activas eran obreros jornaleros (el 46,3%) y artesanos (el 18,4%), había declaradas 24 familias pobres de solemnidad, en las que vivían 81 personas, y 6 de estas familias estaban encabezadas por viudas. De un total de 160 vecinos, exceptuados 5 eclesiásticos, el 15% eran declarados pobres de solemnidad. Respecto de la población total, 661 habitantes, 81 personas se integraban en estas familias, número que equivalía al 12,3% de aquella.

Simultáneamente a la crisis general en la que estaban inmersas la economía y la sociedad vasca en el primer tercio del siglo XIX, la organización de la economía y del comercio mundial se estaba modificando profundamente con la entrada fulgurante del capitalismo industrial inglés en el mercado mundial y con la nueva división internacional del trabajo que surgía con el desarrollo del sistema ca-

<sup>101</sup> Ibidem.

<sup>102</sup> E. Fernández de Pinedo: «Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco», Madrid, 1974, pág. 143. De los pueblos agrícolas circundantes a Lequeitio se produce una emigración de labradores para dedicarse a la pesca.

pitalista. En cambio, los territorios de la monarquía hispánica estaban viviendo dramáticamente la larga agonía del antiguo régimen con la pérdida e independencia de las colonias y con la crisis general del absolutismo y del régimen en la metrópoli, sin que surgiesen con la fuerza necesaria las nuevas estructuras capitalistas y de mercado que lo suplantasen, así como las sociales y políticas que hiciesen posible una transición rápida del viejo régimen al nuevo.

Una nueva realidad histórica se estaba configurando a partir de nuevos modelos de organización de la economía, la sociedad y el Estado, que no eran otros que: el capitalismo industrial y el Estado-nación. España respecto de sus vecinos de Europa occidental, comenzó a presentar importantes cotas de atraso en cuanto al avance de las estructuras capitalistas y de la organización del Estado-nación. El País Vasco, inserto en la dinámica de los territorios de la monarquía hispánica, va a sufrir desde finales del siglo XVIII, los efectos, por una parte, de los cambios en el sistema económico mundial, y de su alejamiento de los circuitos económicos internacionales, y, por otra, de la larga agonía que vive el antiguo régimen en España, impidiendo la conformación del mercado interno y el desarrollo del capitalismo y la industrialización.

Una manifestación más de esta crisis general en el País Vasco, fue la existencia privativa de instituciones de antiguo régimen, como los fueros y la libre franquicia, estando las aduanas en el interior, y no en la costa, lo que impedía la vertebración del Estado-nación y del mercado interno. Esta vertebración no comenzará a darse hasta la conclusión de la primera guerra carlista en 1839, momento en el que la ley de octubre de 1839 iniciaba la transformación del régimen foral, confirmando los fueros pero dentro de la unidad nacional y constitucional española, hasta su represión por Espartero en 1841, para ser de nuevo restaurados con el régimen moderado, aunque interpretados desde la nueva realidad emergente del Estado-nacional y el capitalismo. El Decreto de octubre de 1841 trasladaba las aduanas del interior del País Vasconavarro a la costa, medida con la que se unificaba el sistema arancelario español. Actuaciones que permiten a la burguesía vasca, comercial e industrial, y a los productos vascos como el hierro, ser considerados españoles a todos los efectos: políticos y de mercado.

### **1.2.2. La revolución liberal burguesa. La confrontación social y de poderes en vísperas de la primera guerra civil carlista**

La crisis general económica, social, política e institucional, que estaban viviendo los territorios vascos al final del antiguo régimen, terminó desembocando en una confrontación antagónica entre las

burguesías comercial e incipiente industrial, que controlaban los ayuntamientos de las ciudades más importantes como Bilbao, San Sebastián y otras, y los consulados de las dos primeras, y las élites agrarias que estaban al frente de los poderes provinciales y los gobiernos locales de los ayuntamientos agrarios.

La crisis general económica que afectaba al País Vasco, y en especial a sus dos provincias marítimas, Vizcaya y Guipúzcoa, era reconocida por todos los elementos destacados de la sociedad <sup>103</sup>. Tanto la producción protoindustrial como el comercio experimentaron un fuerte descenso en los primeros decenios del siglo XIX. Sobre Guipúzcoa se escribía que «el opulento comercio de San Sebastián (se había) reducido por su decadencia progresiva a la nulidad más absoluta; su vasta construcción naval acabada al término de no quedar reliquias de ella; su puerto trocado en un yermo; sus astilleros mudados en arenales; sus armadores, sus marinos, sus negociantes (...), convertidos hoy en una población pobre y ociosa, (...); he aquí la espantosa transformación que ha sufrido esta Ciudad (San Sebastián) igualmente ilustre y desgraciada» <sup>104</sup>. La base de la prosperidad de Guipúzcoa seguía: «se ha debido al comercio y a la libertad de sacar los frutos del país, que consisten principalmente en el fierro y en el acero» <sup>105</sup>, basándose dicha prosperidad en la industria, la navegación y el comercio <sup>106</sup>, y de cuyos beneficios se aprovechaba el conjunto del tejido social. Para 1830, se decía que la crisis de la industria siderúrgica tradicional y la de transformados era tan profunda que de 94 ferrerías que había a finales del siglo XVIII en Guipúzcoa, tan sólo «apenas quedará la mitad, y éstas que quedan, no producen hoy ganancia ninguna» <sup>107</sup>. La misma ruina se ha extendido a las industrias transformadoras de Tolosa, Alegría, Mondragón, Placencia, Rentería, Azpeitia, Azcoitia, San Sebastián, Usurbil, Hernani, Urnieta, Aya, Pasajes y otros pueblos <sup>108</sup>, así como a la construcción naval y sus accesorios (jarcias, velamen y remos), a la fabricación de naipes, a la de curtidos y otras <sup>109</sup>.

<sup>103</sup> «Memoria justificativa de lo que tiene expuesto y pedido la ciudad de San Sebastián para el fomento de la industria y comercio de Guipúzcoa: Publicado por acuerdo del Ayuntamiento general de vecinos concejantes y Junta de Comercio de la misma Ciudad», San Sebastián, 1832. La tesis doctoral de C. Aparicio Pérez: «Poder municipal, economía y sociedad en la ciudad de San Sebastián (1813-1855)», Univ. de Deusto, 1989, es una espléndida referencia para profundizar en el conocimiento histórico de las tensiones surgidas entre la ciudad y el campo vasco, entre el poder municipal y burgués de San Sebastián y la élite agraria provincial.

<sup>104</sup> Ibidem, pág. III. Introducción a la «Memoria justificativa...», realizada por el Ayuntamiento y Junta de Comercio de San Sebastián ante el poder político provincial. Las palabras entre paréntesis son nuestras.

<sup>105</sup> Ibidem, págs. 44-45.

<sup>106</sup> Bernabé Antonio de Egaña: «Continuación a la memoria que sobre anclas, etc., escribió D. Juan Antonio Enríquez», pág. 178; obra citada en la «Memoria justificativa...», pág. 145.

<sup>107</sup> Ibidem, pág. 56.

<sup>108</sup> Ibidem, págs. 56-58.

<sup>109</sup> Ibidem, págs. 58-60.

La crisis, según los autores de la «Memoria justificativa...», había favorecido al propietario arrendador al disponer de un elevado número de campesinos arrendatarios y población sin trabajo, lo que le ha permitido vivir «grandemente mientras tenga, como ahora, una inmensa concurrencia de arrendatarios»<sup>110</sup>.

En resumen, para la burguesía comercial guipuzcoana, la crisis se debía a la actitud mantenida por el poder provincial, la élite agraria, que se aferraba a una interpretación exclusivista de los fueros en provecho propio, manteniendo las fronteras aduaneras en el interior, produciendo con ello el enfrentamiento de la provincia con España y obligando a la monarquía a legislar contra los productos vascos, para evitar la entrada de mercancías extranjeras vía de las provincias vascas sin pasar por las aduanas. Las R.O. de 17 de mayo, 29 de julio y 6 de noviembre de 1779, 26 de enero de 1784, y otras Reales ordenes posteriores, según esta burguesía, fueron convirtiendo en casi productos extranjeros a los artículos vascos entrados en el mercado español. Por lo tanto, no existiendo ya la posibilidad del mercado internacional, del que han sido desplazados, «no hay otra salida para los artefactos de Guipúzcoa más que los dominios españoles»<sup>111</sup>. En definitiva, continúan recalcando al poder provincial que «no quedaba a nuestro comercio otro campo donde ejercitarse más que las provincias interiores de España. Llegó empero el día en que se cerró a nuestro comercio aún ese estrecho espacio a que había quedado reducido, porque la Real orden de 2 de diciembre de 1824» lo dificultaba<sup>112</sup>. Sin embargo, la actitud que siguió manteniendo el poder provincial a principios de la década de 1830, según la burguesía comercial guipuzcoana, hacía que fuésemos «mirados poco menos que como extranjeros en todas las Provincias del Reino», estando «casi excluidos del comercio interior»<sup>113</sup>.

La única solución pasaba porque la autoridad suprema, el Soberano, tratará «de equilibrar los intereses de las diferentes clases sociales de esta población que recibió bajo su protección Soberana, para que el industrial y el comerciante no sean sacrificados al propietario y agricultor. Hallaríamos en el Rey un Supremo moderador de esos diferentes intereses, si estuvieran encontrados, para que la mayoría de una o dos clases no oprima en provecho suyo a las otras dos clases menos numerosas...»<sup>114</sup>.

Las delimitaciones de la confrontación antagónica social quedaban claramente expuestas en el párrafo anterior en vísperas de la gue-

<sup>110</sup> Ibidem, pág. 66.

<sup>111</sup> Ibidem, pág. 61.

<sup>112</sup> Ibidem, págs. 68-69.

<sup>113</sup> Ibidem, pág. 76.

<sup>114</sup> Ibidem, págs. 176-177. El subrayado es nuestro.

rra carlista en 1832. Para la burguesía, la única solución pasaba por la integración a todos los efectos de las provincias vascas en el Estado y mercado español. Como bien lo expresaban textualmente había que españolizar la provincia y la producción<sup>115</sup>, para a continuación tomar las medidas prohibicionistas y proteccionistas oportunas para desarrollar la industria propia. «Esto mismo hacen las otras potencias»<sup>116</sup>.

En síntesis, esta burguesía tenía claro que el único medio de que disponían para prosperar e industrializarse «es que podamos como los demás españoles fabricar, exportar los artefactos y los productos, traer todo lo que se consume en España y abastecer a las provincias que confinan con la nuestra»<sup>117</sup>. Era una diáfana propuesta vertebradora del mercado interno. Como unos años antes (1820), la burguesía catalana que había apostado por esta vertebración, saliendo en defensa de la protección del grano producido en el interior frente al importado, ahora lo hacía la burguesía vasca. Ambas burguesías se habían convertido en las primeras burguesías nacionales españolas, y tenían claro que el desarrollo del capitalismo y la industrialización pasaban necesariamente por la creación del Estado-nación y por la del mercado interno, lo que equivalía a consumir en la periferia los productos agrarios del interior y en el interior los productos industriales de la periferia. El tránsito del antiguo al nuevo régimen terminó haciéndose de forma pactada a través de transacciones interclasistas con la intermediación y arbitraje de la Corona. En el caso vasco, esta transacción no fue posible, y la confrontación dialéctica interclasista terminaría en guerra civil.

En definitiva, durante el proceso histórico que comprende los años de la primera guerra carlista, 1833-39, se va a producir en España el triunfo de la revolución liberal, y queda despejado el camino de la integración política, económica y arancelaria de los territorios vascos en el nuevo Estado y en el mercado español. Con estos

<sup>115</sup> «Exposición del Ayuntamiento y Junta de Comercio de San Sebastián a la Provincia en las generales que celebró en la misma ciudad por el mes de julio de 1831», Apéndice n.º 1 de la «Memoria justificativa...», op. cit., págs. 4-5 y 25. Hay párrafos que resaltan la opinión que con la toma de una serie de medidas, «ganaría mucho la manufactura del hierro, y mucho más todavía cuando *españolizándolo* por decirlo así, nos sea dado expendirlo en la Península; porque entre tanto por ahora se considera casi extranjero, con lo que perdemos infinitamente en la concurrencia...». Solicitaban «libertad de expendir en el Reino productos de nuestro suelo y de nuestra industria como los demás españoles; tales son indudablemente los únicos remedios que nos quedan» (págs. 4-5). En páginas posteriores, seguían insistiendo, que la única posibilidad de salvar el sector industrial del hierro era «*Españolizarlo*, pues no quedándole ya más salida que a España y sus dominios, es necesario de hacerlo Español; con eso se lograría prohibir el extranjero o recargarlo en términos que nos sea ventajosa la concurrencia» (pág. 25).

<sup>116</sup> Ibidem, pág. 25.

<sup>117</sup> Ibidem, pág. 28.

cambios se ponían las bases para el desarrollo del capitalismo, que no eran otras que las del Estado-nación y el mercado nacional.

### **1.2.3. El fin del modelo económico vasco basado en el sector exterior: El protagonismo del mercado interno desde 1841**

Como hemos ya señalado la actividad económica vinculada al mercado exterior se vio quebrada a finales del siglo XVIII al desestructurarse los flujos internacionales como consecuencia de las guerras europeas y de la Revolución industrial inglesa, entrando la economía y la sociedad vasca en una profunda crisis, al quedar fuera de los nuevos circuitos económicos internacionales y no haber aparecido el mercado interno en España. Crisis de la que no se comenzó a salir hasta mediados del siguiente siglo. Pero, durante ese período, la consolidación del capitalismo en Europa y en el mundo, y la configuración de las nuevas sociedades en Estados-naciones, fueron los nuevos instrumentos que ayudaron a superar la crisis general de las sociedades de antiguo régimen sobre las bases de una nueva realidad y dinámica, y que en el caso español vendrán determinadas por la construcción del Estado-nación, la formación del mercado interno y los orígenes del capitalismo.

Tras los cambios acontecidos con el triunfo de la revolución liberal en España, entre 1835-45, a la burguesía vasca se le abrían las puertas para la conquista de un mercado más amplio que el regional, que no era otro que el mercado español. Esta disponía de capitales abundantes y suficientes como para iniciar la etapa histórica conocida como la de los orígenes del desarrollo del capitalismo, en la que el capitalismo industrial se convertía en el motor del cambio. Desde el momento en que desaparecen las trabas institucionales que impedían la plena integración de los territorios vascos en el Estado-nación español y en su mercado, dicha burguesía inició una política de amplias inversiones en los sectores industriales y financieros, y en infraestructuras, con las que comenzaba el largo camino del desarrollo del capitalismo y la industrialización.

Los herederos de aquella burguesía comercial-bancaria del siglo XVIII orientaron sus actividades económico-financieras más hacia el mercado interno que al externo. En efecto, constituido el Banco de Bilbao en 1857, en sus primeros años, hasta 1865, los efectos en cartera sobre el mercado español eran los dominantes. Por ejemplo, a 31 de octubre de 1862, los efectos en cartera sobre plazas españolas (exceptuando a Bilbao) ascendían a 25 con un importe de 454.000 reales y ninguno al extranjero; a 31 de octubre de 1863, las letras sobre España eran 121 por una suma de 1.350.000 reales y ninguna al extranjero. La misma realidad se repetía el mismo día del año 1865. Será, a partir de 1866, cuando

realmente comience a aumentar la presencia de efectos sobre el extranjero. Los efectos en cartera sobre la propia plaza a 31 de octubre de 1862 eran de 215 y su valor ascendía a 27 millones de reales, lo que equivalía al 90% de los efectos sobre el total de las plazas españolas (240 efectos), incluido Bilbao, y al 98,4% del valor total (27,5 millones de reales). Datos, en definitiva, que no hacen más que reflejar el giro copernicano experimentado por los sectores comerciales y financieros bilbaínos, y por la economía vasca, respecto de la situación del siglo XVIII, momento en el que la economía vasca había alcanzado un elevado grado de internacionalización como se ha remarcado en las páginas anteriores. En cincuenta años, se había pasado de una hegemonía del sector exterior vasco que articulaba la economía protoindustrial, manufacturera y comercial en los circuitos internacionales, a la preponderancia casi absoluta de la orientación de la burguesía bilbaína y la economía vasca hacia el mercado interior. La conquista de este mercado pasaba por disponer de una red ferroviaria y un moderno sistema bancario que lo posibilitase. La construcción del ferrocarril Tudela-Bilbao y el ferrocarril del Norte, y la navegación de cabotaje lo harán posible.

*Tabla 1.20: Efectos de la cartera del Banco de Bilbao a 31 de Octubre de 1862*

Plazas	N.º efectos	Miles reales
Bilbao	215	27.034
Zaragoza	6	112
La Coruña	5	102
Madrid	5	92
Santander	4	86
Pamplona	2	45
Valladolid	1	5
Total	240	27.488

Pero, para mediados del siglo XIX, el desarrollo del capitalismo y del mercado capitalista estaban generando nuevas instituciones financiero-bancarias, los bancos comerciales y sociedades de crédito, vitales para el desarrollo del sistema. Los comerciantes-banqueros bilbaínos, al unísono con el nuevo tiempo histórico, acordaban en 1857 crear la institución bancaria que les iba a facilitar sus negocios y operaciones mercantiles-bancarias: el Banco de Bilbao.

Tabla 1.21: Efectos de la cartera del Banco de Bilbao a:

Plazas	31 de Octubre de 1862		31 de Octubre de 1863		31 de Octubre de 1865	
	N.º efectos	Reales	N.º efectos	Reales	N.º efectos	Reales
Madrid	5	91.530	4	380.000	7	31.691
Valladolid	1	5.310	*	*	3	9.000
Santander	4	86.000	2	160.000	1	30.000
Vitoria	2	12.032	6	47.323	17	176.100
La Coruña	5	101.718	15	168.358	*	*
Pamplona	2	45.194	1	17.013	3	27.218
Zaragoza	6	112.422	2	39.100	6	49.931
Burgos	*	*	5	93.245	*	31.199
San Sebastián	*	*	4	65.968	*	*
Calahorra	*	*	4	11.265	4	11.587
Nájera	*	*	1	965	*	*
El Ferrol	*	*	1	20.000	*	*
Haro	*	*	9	67.160	*	*
Logroño	*	*	67	219.172	2	12.367
Sevilla	*	*	*	*	3	25.936
Aranda de Duero	*	*	*	*	2	3.663
Arnedo	*	*	*	*	1	1.364
Arnedillo	*	*	*	*	1	2.123
Total parcial (a)	25	454.206	121	1.349.768	56	472.179
Porcentaje	10,40	1,60				
<b>Bilbao (b)</b>	215	27.033.965				
Porcentaje	89,60	98,40				
Total (a+b)	240	27.488.171				
	100	100				



#### **1.2.4. Los orígenes del capitalismo y la industrialización en el País Vasco, 1841-72: del capital comercial al industrial**

Analizar los orígenes y la evolución del capitalismo en el País Vasco entre 1841-1936, supone tener en cuenta los modelos sucesivos que lo irán configurando; la realidad histórica de la que se parte y grado de desarrollo alcanzado en el proceso de comercialización de la economía, en el de la división social del trabajo, en el de la acumulación de capital y cualificación del factor trabajo, procedentes de los sectores protoindustriales y del capitalismo comercial, a los cuales deberemos agregar los factores coyunturales (minería y mercado externo) y estructurales (capitalismo agrario y capacidad de consumo de la población española), en los que se va a ver inserto el desarrollo del capitalismo vasco en ese período.

Además, no se puede olvidar que la historia contemporánea del País Vasco es hija de su propia historia y de la dinámica de la doble revolución: la revolución política, la construcción de los estados nacionales, y la revolución industrial, el desarrollo del capitalismo como sistema dominante a escala mundial y de la industrialización capitalista. Empero, el desarrollo del capitalismo y la industrialización del País Vasco vienen condicionados por la dinámica histórica anterior, en la que como hemos visto van surgiendo y consolidándose con fuerza elementos que favorecerán dicho desarrollo, y que los consideramos prerrequisitos o requisitos previos al mismo, como son: existencia del factor humano, burguesía comercial, empresarios y mano de obra especializada como la vinculada a la siderurgia tradicional, construcción naval, marinería con pilotos y capitanes, etc.; de capitales abundantes, acumulados en el siglo XVIII y XIX; experiencia de la burguesía comercial en las técnicas y en el funcionamiento del capitalismo y de la división internacional del trabajo, en los que estuvo insertada la economía vasca en el siglo XVIII; la ubicación físico-geográfica del País Vasco con un importante puerto natural como era la ría de Bilbao, que le convertían en una zona estratégica de conexión entre el mercado interior español, la Europa del norte y noroeste, y América; además disponía de un rico yacimiento de mineral de hierro de fácil acceso y explotación, y cercano a este puerto.

Concluida la primera guerra carlista con el triunfo del liberalismo y la inserción de los territorios vascos en el sistema institucional del Estado español, y trasladadas las aduanas del interior de las provincias vascas a la costa, comienza la etapa histórica de los orígenes del capitalismo y de la industrialización del País Vasco (1841-1872). Años en los que se ponen las bases sobre las que se va a construir el capitalismo vasco. La moderna siderometalurgia tiene sus orígenes en estos años y en la ría de Bilbao, lo mismo que la banca vasca, las papeleras e industrias textiles, la explotación moderna y capitalista de la minería de hierro vizcaína, la construcción naval, la industria

metalúrgica y armera, y la construcción de la red ferroviaria que conectaría al País Vasco con el mercado interior, y a éste a través de los puertos vascos con el mercado exterior. A mediados de la década sesenta según un contemporáneo «las fábricas de primera importancia que hay en Vizcaya son: 60 de hierro y sus derivados, 15 de harinas, 4 de papel, 40 de conservas y escabeches, 4 de yeso, 6 de alfarería y 6 de curtidos que con otras de diferentes materias ascienden aproximadamente a 150»<sup>118</sup>. La producción de mineral de hierro era ya de 100.010 toneladas en 1866, y se triplicaba para finales de la década con 302.324 toneladas en 1870.

En definitiva, muchas de las sociedades y empresas más significativas de la economía vasca del siglo XX se fundan y tienen sus raíces en este período. La sociedad «Nuestra Señora del Carmen de Baracaldo» es la empresa a partir de la cual se va a levantar la moderna siderurgia española en Baracaldo y Sestao en la década de 1880, y A.H.V. en 1901. El Banco de Bilbao, creado en 1857, pone los cimientos de la moderna banca vasca y del actual BBV.

Las papeleras guipuzcoanas, nacidas en las décadas de mediados del siglo XIX, son las empresas con otras de Vizcaya y resto de España, que dan origen al nacimiento de la empresa líder del sector, Papelera Española en 1901. Varias sociedades metalúrgicas guipuzcoanas se fusionan en 1906 para crear la Unión Cerrajera de Mondragón. La antigua factoría de Beasain «Fundiciones San Martín», después Maquinista Guipuzcoana, se fusiona con otras empresas españolas para crear la Sociedad Española de Construcciones Metálicas. La fábrica de Beasain de esta sociedad para 1906 empleaba ya a 690 obreros y 1.800 para 1914. También en estos años de mediados del siglo, se inicia la construcción de red ferroviaria vasca con el tramo Irún-Madrid, Tudela-Bilbao, y el ferrocarril de Triano de la Diputación de Vizcaya con el que daba comienzo la construcción de la infraestructura que posibilitará la explotación y exportación masiva de mineral.

En Guipúzcoa se iban a levantar 77 empresas de nuevo cuño entre 1841-1866, que se distribuían de la siguiente forma: 9 metalúrgicas, 13 de tejidos, 19 papeleras y similares, 12 químicas, 4 de maderas y 6 de diversa índole, a las que debemos agregar las empresas protoindustriales como las ferrerías y de transformación del hierro, las armerías y otras<sup>119</sup>. N. Soraluce nos describe la importancia de dicha industrialización del siguiente modo: «las fábricas de hilados, tejidos y pintados de Vergara, Andoaín, Villabona, que representan respetables capitales, las de tejidos de hilo de lino, cuatro en Rentería y

<sup>118</sup> F. Rodríguez García: «Crónicas del Señorío de Vizcaya». Madrid, 1865, pags. 35-36.

<sup>119</sup> M. Gárate: «El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa», San Sebastián, 1976; M.A. Barcenilla: «La primera industrialización de la comarca de Rentería, 1845-1905», UPV/EHU, Leioa, 1992. N. Soraluce: «Historia de la M.N. y M.L. Provincia de Guipúzcoa», Madrid, 1864. J. Mañe y Flaquer: «El oasis. Viaje al país de los fueros», tomo II, Barcelona, 1878.

una en Zarauz, todas de consideración, amén de otras subalternas, la considerable de hilo de algodón, de hilados, tejidos de Lasarte, otras menores a mano como en las de lino; la de paños, tres de papel del sistema continuo o reformados de Tolosa, una del sistema continuo en Alegría; las dos de boinas y otros tejidos de lana de Azcoitia y Tolosa; las nuevas de cal hidráulica de San Sebastián, Lasarte y márgenes del río Urola en la aproximación del mar (...); las de harinas, nuevas y reformadas de Lasarte, Usurbil, Andoain y Tolosa; las dos de mármoles de Azpeitia; las de fundición de plomo de Rentería; las dos de puntas de París de San Sebastián y Tolosa; la reciente e importante fábrica de armas de Placencias de fundición y construcciones de máquinas de Lasarte; la de fundición y afinación del hierro al nuevo sistema de Beasain; las dos de chocolate de San Sebastián y Villarreal; y otra reformada en Azpeitia: todo esto movido a vapor o fuerza de agua»<sup>120</sup>. Como resalta el autor, a través de estos datos «se podrá observar el impulso que ha tenido la industria fabril en Guipúzcoa»<sup>121</sup> desde 1841.

En Alava, se inicia un lento, pero significativo, proceso de modernización económica en las décadas de 1840 y 1850. En Vitoria, y en algunos pueblos significativos, comienza a levantarse una incipiente industria relacionada con el creciente consumo y con sectores protoindustriales y artesanales tradicionales. De las 108 industrias y talleres artesanales que se fundan en Alava entre 1801-1861, y que existe en 1861, la mayoría se crean entre 1836-1860, el 80 %, con un número equivalente a 87, distribuyéndose temporalmente de la siguiente manera: 10 en los años de 1836-1840, 24 en los de 1841-1850, 53 entre 1851-1860. Del período de la crisis del antiguo régimen 1800-1836, tan sólo existen 8, mas bien talleres de tipo familiar, que empleaban en su conjunto a 16 obreros con una media de dos obreros por taller. En cambio, de los años de 1841-1860 existían 77 «empresas» en 1861 y en las que había empleados 510 obreros con un promedio de 7,1 obreros «empresa».

Tabla 1.22: Fecha de fundación de las fábricas y artefactos existentes en Alava en 1861

	Siglo XVIII (antes)	1801- 1835	1836- 1840	1841- 1850	1851- 1860	Sin fecha	Total
Vitoria	1	3	3	9	24	0	46
Resto de Alava	6	5	7	15	29	149	211
Alava	7	8	10	24	53	149 <sup>122</sup>	257

Fuente: A.D.F.A.: D.324-I. «Relación de los fábricas, artefactos que existen en los ayuntamientos de Alava enviada a la Diputación respondiendo a una circular suya», Provincia de Alava 1861.

<sup>120</sup> N. Soraluce; «Historia de la M.N. y M.L. provincia de Guipúzcoa, precedida de la guía descriptiva y plano de la misma», Madrid, 1864, pag. 28-30.

<sup>121</sup> Ibidem, pag. 30.

<sup>122</sup> Las fábricas y artefactos «que no tienen fecha de producción están constituidos por: 123 molinos harineros, 8 dependencias de hierro y acero de Villarreal, los 20

*Tabla 1.23: Obreros empleados en las fábricas y artefactos en 1861 según fecha de fundación*

	Vitoria	Resto Alava	Sin fecha	Total
Siglo XVIII (o antes)	8	80 <sup>123</sup>	*	88 <sup>122</sup>
1801-1835	9	7	*	16
1836-1840	38	13	*	51
1841-1860	353	197	*	550
Total	408	297	200 <sup>124</sup>	905

Fuente: A.D.F.A.: D.324-II. «Relación de los fábricas artefactos que existen en los ayuntamientos de Alava enviada a la Diputación respondiendo a una circular suya», Provincia de Alava, 1861.

Por sectores productivos seguirán perviviendo los protoindustriales mejorados, como el caso de las ferrerías que algunas de ellas iban camino de convertirse en fábricas metalúrgicas, o talleres artesanales variados de tipo familiar que rara vez empleaban a más de cuatro personas taller o dependencia. Con la excepción de las ferrerías, algunas ya verdaderas metalurgias como la ferrería de Araya que empleaba 140 obreros/medio año, contabilizados como 70 obreros/año, las nuevas fábricas vinculadas a los procesos productivos más modernos o al consumo de masas eran las que empleaban término medio más obreros/fábrica (como asfaltos, construcción de coches, cal hidráulica, camas de hierro, harinas, ebanistería).

---

restantes están compuestos por destilerías familiares de aguardiente, talleres familiares artesanales; y la mayoría de estas dependencias están fundadas en los siglos anteriores como los molinos harineros, destilerías y talleres artesanales.

<sup>123</sup> En este grupo está integrada la ferrería de Araya fundada en 1772, que experimenta innovaciones técnicas en los años 1840 como fue la incorporación de una máquina de vapor de 30 caballos de potencia para suplir la escasez de agua. Había empleados 140 obreros, en los que se incluyen los dedicados al transporte, y que trabajaban solamente medio año por la escasez de agua, y que oficialmente se contabilizaban como 70 obreros

<sup>124</sup> Las fábricas y artefactos cuyas fechas no aparecen registrados, y que corresponden a molinos harineros y talleres artesanales tradicionales fundados la mayoría en los siglos anteriores, ocupaba a 200 personas.

Tabla 1.24: Tipos de «fabricas y artefactos» existentes en Alava en 1861, fuerza motriz empleada, materias primas usadas y obreros

Fábricas de:	Numero (a)	Capital Miles de ptas.	Fuerza motriz empleada	Materias primas usadas	Obreros empleados (b)	b/a
aceite	10	65	Humana	Oliva	27	2,7
Alfarería	4	36	Humana	Tierra, plomo...	16	4
Almidón	3		Animal	Trigo, agua	6	2
Aguardiente	18	53,8	Fuego	Vino, vinaza y orujo	19	1,06
Asfalto	3	75	Vapor	Betún, aceite y mineral	17	5,67
Armas	1		Humana	Hierro y madera	2	2
Cerrajería	2		Humana	Hierro y acero	6	3
Curtidos	9	105	Humana y animal	Cuero, corizas, grasas	32	3,56
Coches	3	6		Hierro madera y carbón	166	55,33
Cal hidráulica	2	10	Humana y animal	Cayuela	21	10,5
Cola	2	20	Humana	Albarcas viejas	3	1,5
Cerveza	1			Cebada y otros	2	2
Charoles	1			Cuero...	1	1
Chocolate	4	28	Agua	Cacao, azúcar, canela	3	0,75
Camas de hierro	3	160	Humana	Cobre, hierro, carbón	57	19
Fideos	1		Humana	Trigo y agua	3	3
Fundición	1	40	Humana	Hierro y carbón	8	8
Campanas	2	12	Humana	Hierro, carbón, metal	6	3
Harinas	4	1.800	Agua	Cereales	51	12,75
Herramientas	5	2	Humana	Hierro, acero, carbón	15	3
Herraduras	1		Humana	Hierro	3	3
Sal	1		Humana	Agua salada	1	1
Sierra	1	1,8	Agua	Madera	1	1

Tabla 1.24: Tipos de «fábricas y artefactos» existentes en Alava en 1861, fuerza motriz empleada, materias primas usadas y obreros (Cont.)

Fábricas de:	Numero (a)	Capital Miles de ptas.	Fuerza motriz empleada	Materias primas usadas	Obreros empleados (b)	b/a
Sombreros	3	6	Humana	Lana, pelo, carbón	12	4
Bolas de sebo	3		Humana	Sebo y algodón	4	1,33
Tejas	1	2	Humana	Arcilla	4	4
Yunques	2		Humana	Hierro y acero	6	3
Carpintería	5	2	Humana	Madera	15	3
Ebanistería	2		Humana	Madera	54	27
Herrería	4	0,56	Humana	Hierro y acero	4	1
Tejidos	4	8,5	Humana	Hilo y cáñamo	6	1,5
Zapatería	4	0,58	Humana	Vaqueta y suela	5	1,25
Ferrerías	8	3.600	Agua	Vena y carbón	164	20,5
Molinos harineros	141	1.821,3	Agua	Cereales	166	1,18

Fuente: A.D.F.A. D.324-I. «Relación de los fábricas, artefactos que existen en los ayuntamientos de Alava enviada a la Diputación respondiendo a una circular suya», Provincia de Alava, 1861.

En resumen, como hemos ido viendo, una parte de la nueva economía capitalista, especialmente la de los sectores económicos como siderurgias, papeleras, banca, ferrocarriles, etc., y que necesitaban abundante capital y absorbían más capital/trabajador que otras, fue financiada y creada por el capital comercial acumulado en el siglo XVIII y primera mitad del XIX, siendo sus financieros y empresarios, miembros destacados de esta burguesía comercial, como los Epalza, Uhagón, Ibarra, Mac-Mahón, Aguirre, Arellano, Violet, Uribarren, etc. Otra de la misma economía tuvo sus orígenes en los sectores protoindustriales y artesanales tradicionales, y en los que el conocimiento de estos oficios y el contar con el apoyo de una modesta acumulación de capital posibilitaron el mantenimiento de estas «empresas artesanales» y la aparición de otras. Pero sin olvidarnos de las aportaciones procedentes del agro vasco y de las repatriaciones de capital americano.

#### 1.2.4.1. Bilbao y su ría en los orígenes de la modernización económica vasca <sup>125</sup>

Como ya hemos señalado tras la larga recesión vivida por el País Vasco en la primera mitad del siglo XIX, el nuevo proceso de modernización del aparato productivo se iniciaba bajo el sistema capitalista y en base al mercado interno, en el que la fundación del Banco de Bilbao y de otras sociedades capitalistas se convierten en instrumentos de dicho proceso.

La primera propuesta, como ya hemos señalado, fue la búsqueda de una nueva planta aduanera, esto es, la entrada del País Vasco en la unidad del mercado español. El traslado de las aduanas a la costa aseguraría, desde el punto de vista de los comerciantes y productos, el acceso al mercado interior. Los donostiarras supieron resumir en 1831 las expectativas que compartía la burguesía comercial vasca: «*Libertad de espender en el Reino los productos de nuestro suelo y de nuestra industria como los demás Españoles: tales son indudablemente los únicos remedios que nos quedan*»... «*con esto ganaría mucho la manufactura del fierro, y mucha más cuando españolizándolo, por decirlo así, nos sea dado espenderlo en la Península*» <sup>126</sup>

Así, pues, la alternativa político-económica de los comerciantes estaba bien definida. Y no tardó en llegar el logro de esta aspiración: el Decreto promulgado por Espartero el 29 de octubre de 1841

<sup>125</sup> El texto ha sido elaborado a partir del manuscrito de M. González Portilla y M. Montero (eds): «Ferrocarriles y desarrollo en el País Vasco», de próxima publicación.

<sup>126</sup> Exposición del ayuntamiento y Junta de Comercio de San Sebastián a la Provincia en las Juntas Generales, en «Memoria justificativa de los que tienen expuesto y pedido la ciudad de San Sebastián para el fomento de la Industria y Comercio de Guipúzcoa», San Sebastián 1832, Apéndice I.

trasladó definitivamente las aduanas a la costa. «*Las aduanas desde 1.º de diciembre de este año —rezaba su decisivo artículo 9.º, satisfaciendo las reivindicaciones burguesas—, se colocarán en las costas y fronteras, a cuyo efecto se establecerán, además de las de San Sebastián y Pasajes, donde ya existen, en Irún, Fuenterrabía, Guetaria, Deva, Bermeo, Plencia y Bilbao*»<sup>127</sup>. Comenzaba una nueva etapa en la historia económica del País Vasco.

Asegurado legalmente el acceso al mercado interior, los comerciantes bilbaínos protagonizaron, a partir de 1841, múltiples iniciativas, buscando la modernización de sus bases productivas. Nos referiremos aquí sólo a tres procesos que describen bien el nuevo ambiente económico: la creación del Banco de Bilbao y del nuevo sistema bancario vasco, la inversión en el sector siderometalúrgico y los intentos de asegurarse una mejor conexión con el interior a través del ferrocarril.

Los intentos de renovar el sector metalúrgico, para conseguir una producción competitiva que sustituyese a la de las ya agonizantes ferrerías, se iniciaron ya en 1841, coincidiendo por tanto con el traslado de las aduanas<sup>128</sup>. De este año data la constitución de *Santa Ana de Bolueta*, sociedad formada por un grupo de comerciantes bilbaínos. Fue la primera empresa del sector que introdujo en el País Vasco las modernas técnicas europeas. De hecho, en sus instalaciones se construyó el primer alto horno de Vizcaya —que funcionaban aún al carbón vegetal—. De similitud importancia tuvieron las iniciativas que por estos años tomó el grupo *Ibarra Hermanos y Compañía*. En 1843 constituían la sociedad *Fábrica de Nuestra Señora de la Merced*, que renovó técnicamente una antigua ferrería de Guriezo. Pero, debido a las deficiencias que presentaba esta ubicación —con difícil acceso a la costa, y por tanto, con problemas a la hora de comercializar sus productos—, el mismo grupo formó en 1855 la *Fábrica de Nuestra Señora del Carmen*, el embrión de lo que con el tiempo llegaría a ser *Altos Hornos de Bilbao* y *Altos Hornos de Vizcaya*. Fue la primera empresa que en el País Vasco trabajó el hierro con carbón de coque.

Menos conocidos que la modernización del sector metalúrgico, fueron los intentos de dotar a Vizcaya de un ferrocarril que le acercase al mercado interior, aunque reflejan bien el dinamismo de la burguesía comercial bilbaína. En una fecha tan temprana como 1831 —sólo seis años después de que en 1825 circulase el primer ferrocarril inglés— se oía en las Juntas Generales de Vizcaya «la

<sup>127</sup> Decreto de 29 de octubre de 1839, art.º 9.º. Para sus implicaciones legislativas, vid. J.M. Estecha Martínez: «Régimen político y administrativo de las provincias vasco-navarras. Colección de leyes, decretos, reales órdenes y resoluciones del Tribunal Contencioso-Administrativo relativos al País Vasconavarro», Bilbao 1918.

<sup>128</sup> Vid M. González Portilla: «Los orígenes de la sociedad capitalista en el País Vasco. Transformaciones económicas y sociales en Vizcaya, Rev. Saioak, n.º 1, págs. 67-127.



*propuesta del carril de fierro del camino de Balmaseda*», con la «*explicita conformidad del Ayuntamiento y Junta de comercio de Bilbao*», que quería unir Bilbao y Valmaseda, «*carril de fierro que debía interesar tanto al comercio*»<sup>129</sup>.

La primera guerra carlista explica que no se acometiese la construcción de este ferrocarril. Aún así, ha de considerarse que fue en una fecha realmente temprana cuando se emprendió el primer gran intento de dotar a Vizcaya de una vía férrea que uniese el puerto con el mercado interno. Nos referimos al proyecto que se denominaría *Concesión Vascongada*. En enero de 1845, la Junta de Comercio, el Ayuntamiento de Bilbao y la Diputación organizaron una comisión con vistas a conseguir la concesión del *Ferrocarril Madrid-Irún por Bilbao*<sup>130</sup>. El intento tiene especial interés por cuanto refleja adecuadamente el ambiente económico de la Villa, así como el dinamismo de quienes ostentaban los principales cargos representativos del comercio bilbaíno y las necesidades de acercarse al mercado interior. Desde el punto de vista de los promotores del ferrocarril *Madrid-Irún por Bilbao*, éste resolvería uno de los graves problemas que tenían ante sí los comerciantes y el futuro desarrollo de la región y de Bilbao. Querían que la conexión entre la meseta y el Cantábrico se hiciese a través de Bilbao. Con ello, el acceso al mercado interior quedaría garantizado. El proyecto era tanto más importante por cuanto que, a partir de 1841, un nuevo tráfico había venido a suceder al desaparecido negocio generado por la lana: comenzaba a exportarse el trigo de la meseta, y, en consecuencia, los bilbaínos podían mantener su privilegiada situación económica, de conseguir acceder en condiciones adecuadas al nuevo circuito mercantil. Pero también el vino riojano entraba en este circuito. Su alternativa era, —no tardaron muchos años en definirla—, conseguir una moderna vía de comunicación con los mercados del trigo y vino del interior. De otro lado, la necesidad de la vía férrea se hizo especialmente acuciante puesto que, a fines de 1844, un grupo inglés había solicitado la concesión de un ferrocarril, el de *Madrid-Avilés*, que, de construirse, podía desplazar hacia Asturias el comercio de la meseta<sup>131</sup>.

No resulta, por tanto, sorprendente que los comerciantes bilbaínos apostasen por una línea ferroviaria que les acercase al mercado interior. Si llama la atención, sin embargo, la envergadura del proyecto que planificaron, así como la rapidez y amplitud financiera de las gestiones que llevaron a cabo. Ha de tenerse en cuenta que, por entonces, las iniciativas ferroviarias escaseaban entre el capital español, siendo los comerciantes bilbaínos de los primeros grupos

<sup>129</sup> Informe evacuado con fecha 14 de agosto de 1832 por la comisión permanente de Caminos creada en Junta General de 12 de julio de 1831, que recoge el Plan de caminos del Señorío de Vizcaya llamado de iguala, en «*Juntas Generales del M.N. y M.L. Señorío de Vizcaya*», Bilbao, 1833, pág. 3.

<sup>130</sup> Vid. Actas del Ayuntamiento de Bilbao, enero de 1845.

<sup>131</sup> Ibidem.

burgueses españoles que optaron por responsabilizarse de la construcción de una gran línea, que quedó bien estudiada desde todos los puntos de vista: técnicos, económicos, financieros, etc.

El mismo año de 1844 la comisión conseguía del Estado la concesión para la construcción del *Ferrocarril Madrid-Irún por Bilbao*. Un ingeniero inglés, Mr. Ross, se encargaría de estudiar el trazado. A fines de año, los representantes bilbaínos se habían asegurado los oportunos apoyos financieros: banqueros y políticos madrileños, la banca parisina y londinense (en unos y otros casos encontramos a casas de comercio o bancas de origen vizcaíno), se vieron involucrados en la gestación de esta línea, en la que participó, también, lo más granado de la burguesía bilbaína. En enero de 1846, quedaba constituida la *Sociedad del Ferrocarril Madrid-Irún por Bilbao*. Su capital, ciertamente alto, señalaba que los bilbaínos habían conseguido demostrar una sorprendente capacidad de liderazgo económico: 600 millones de reales quedaron comprometidos en la fundación de la sociedad anónima<sup>132</sup>.

El proyecto fracasaría por el estallido de la crisis económica y financiera internacional. La crisis financiera internacional, iniciada a fines de 1846, impediría la obtención de los recursos financieros que posibilitasen su construcción. Desde ese momento, la cuestión del ferrocarril —la principal y más decisiva empresa que hasta el momento había planificado el capital bilbaíno—, quedó aplazada, no sin que periódicamente se reprodujesen nuevos y reiterados intentos de lograr un acceso ferroviario a la meseta, que llenan la historia económica de los años 1844-1855.

Hemos llegado, por tanto, a las vísperas de la creación del Banco de Bilbao, la compañía ferroviaria Tudela-Bilbao y la sociedad siderúrgica Nuestra Señora del Carmen de Baracaldo. En una visión de conjunto, puede apreciarse que los esfuerzos anteriores a 1856 por modernizar la economía vizcaína tuvieron sólo frutos parciales. La modernización técnica de la siderometalurgia fue a todas luces insuficiente. El proyecto del *Ferrocarril Madrid-Irún por Bilbao* no pasó de ser un proyecto, pese a su marcado interés histórico. La economía de la villa siguió siendo, en lo sustancial, la definida por los intereses de la burguesía mercantil. ¿No tuvieron, pues, transcendencia histórica las iniciativas económicas anteriores a 1857? De que sí la tuvieron constituyen un buen ejemplo, precisamente, la fundación y el éxito de los tres proyectos anteriormente citados (Banco de Bilbao, ferrocarril Tudela-Bilbao y fábrica siderúrgica de Baracaldo) no serían comprensibles sin tener en cuenta el dinamismo de quienes dirigían la economía vizcaína, apreciable en las iniciativas mencionadas. El afán *modernizador* de los años cuarenta

<sup>132</sup> Archivo Victoria de Lecea. —A.V.L.— (depositado en Archivo Cámara de Comercio de Bilbao); Escritura de la sociedad anónima «Compañía del Ferrocarril Madrid-Irún por Bilbao».

y cincuenta nos permite hablar de una cierta *efervescencia económica*, que dio sus más sólidos resultados cuando, desde 1857, los cambios legales permitirán, por fin, llevar a cabo iniciativas con una visión a largo plazo. Unos de los más significativos frutos de este ambiente fueron, precisamente, la fundación del Banco de Bilbao, la construcción del ferrocarril y el nacimiento de la moderna siderurgia en la margen izquierda de la ría de Bilbao.

#### 1.2.4.2. El ferrocarril al interior y el Banco Bilbao: las grandes iniciativas empresariales de Bilbao de 1857

La presencia de los progresistas en el poder, entre 1854 y 1856, fue realmente decisiva desde el punto de vista de lo económico por la legislación promulgada. En especial dos disposiciones —la *Ley General de Ferrocarriles* y la *Ley de Bancos de Emisión*— cambiaron radicalmente las condiciones jurídicas en que se movía el capital comercial; y, lo que es más importante, hicieron urgente un posicionamiento económico de la burguesía bilbaína, que optó decididamente por la modernización de la infraestructura de comunicaciones y del sistema financiero, y en la que la asociación de capitales, bien a través de compañías anónimas, comanditarias, o de otra naturaleza fue un instrumento clave.

La *Ley General de Ferrocarriles* cambió el marco jurídico en el que se llevaba a cabo la construcción de la red ferroviaria española. Facilitó la formación de compañías en este sector. Y permitió, junto a las leyes bancarias, la entrada del capital extranjero en España, que se orientó, preferentemente, en una primera fase a la formación de sociedades ferroviarias y crédito<sup>133</sup>, y después de sociedades mineras y metalúrgicas.

Desde la perspectiva bilbaína, su inmediato efecto fue que quedase definitivamente olvidado el proyecto del *Ferrocarril Madrid-Irún por Bilbao*. La concesión del ferrocarril *Madrid-Irún* la obtuvo un grupo francés, presidido por el financiero Peréire y representado en Es-

<sup>133</sup> La historiografía reciente española ha analizado profundamente las implicaciones de la entrada de capital extranjero y el dominio que tuvieron en ciertos sectores como minero, metalúrgico no ferroso, ferroviario y de crédito. Los trabajos de G. Tortella, Pedro Tedde, Leandro Prados de la Escosura, han insistido en la importancia que tuvo la entrada de capital extranjero en España en el proceso de modernización económica. Mientras, siguiendo las teorías de J. Vicens Vives, Jordi Nadal resalta la incidencia negativa que tuvieron para el desarrollo industrial de España, caso de los ferrocarriles en la siderurgia nacional. Nicolás Sánchez Albornoz desarrolla su argumentación dentro de la teoría del dualismo en la economía española. Análisis más recientes han ampliado la controversia, a la vez que han contribuido con trabajos específicos a mejorar el conocimiento de la economía española contemporánea. Las obras de A. Gómez Mendoza, P. Martín Aceña, S. Coll, A. Carreiras, M. Montero, M. González Portilla, Pedro Fraile, J.L. García Delgado, J. Palafox, entre otras, han aportado nuevos elementos interpretativos.

pañía por la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*. La nueva concesión preveía, para el País Vasco, el trazado Irún-Beasain-Vitoria-Miranda de Ebro. Bilbao quedaba, así, definitivamente relegado del trazado Irún-Madrid. Sin embargo, los estudios de trazado realizados por el ingeniero inglés Ross para el ferrocarril non nato de Irún-Madrid por Bilbao, sirvieron para ulteriores trazados ferroviarios que llegaron a materializarse, y que configuraron el eje de la red básica de vía estrecha del País Vasco: *Bilbao-San Sebastián* y los trazados ferroviarios sobre el río Cadagua de los que nacen los *Ferrocarriles de Bilbao-Valmaseda*, *Bilbao-León* (La Robla) y *Bilbao-Santander*.

Desde este momento, empezaba a estar en juego la propia supervivencia del comercio bilbaíno, en riesgo de verse desplazado en el comercio de la meseta <sup>134</sup>. La situación se convirtió en especialmente grave cuando, además, se solicitaba la concesión del *Ferrocarril Alar del Rey-Santander*, que enlazaría con el *Madrid-Irún*. La conexión del mercado interior con el Cantábrico se llevaría a cabo, de triunfar tal estructura ferroviaria, a través de Santander. Bilbao podía convertirse en una plaza marginal desde el punto de vista mercantil. Por otra parte, la terminal de Irún acercaría al puerto de Burdeos al mercado interior español y podía desviar parte del comercio exterior español de la submeseta norte en favor de éste en una combinación de tarifas especiales entre el Norte y la de ferrocarriles franceses de este área.

La respuesta bilbaína a la constitución a la compañía ferroviaria de «El Norte» es conocida. La burguesía se movilizó inmediatamente, y constituyó la compañía del *Ferrocarril Tudela-Bilbao* en 1857, para construir una línea que enlazaría con el Madrid-Irún en Miranda de Ebro a la vez que penetraba en el mercado riojano, y posteriormente le permitiría acceder al mercado del Valle del Ebro, Cataluña y País valenciano con la red ferroviaria del M-Z-A. De esta forma, podría sobrevivir el eje económico que unía a la villa con el interior, representado ahora por una moderna vía de comunicación <sup>135</sup>, el ferrocarril.

Diversas razones aconsejan relacionar la creación de la compañía ferroviaria con la del Banco de Bilbao. Además de la coincidencia cronológica en el nacimiento de ambas instituciones, —las dos se fundaron en 1857—, otras circunstancias indican, sin lugar a dudas, que formaban parte del mismo proyecto de modernización de las bases económicas proyectadas por la burguesía bilbaína. Sendas reuniones convocadas por la Junta de Comercio constituyeron la génesis del Banco y del Ferrocarril. Similar composición tuvieron

<sup>134</sup> A.V.L.: Memoria dirigida a la Junta de Comercio por Pablo de Epalza en febrero de 1852.

<sup>135</sup> P. Novo: «Infraestructura ferroviaria y modelo económico del País Vasco», tesis doctoral, UPV/EHU, 1992.

las nóminas de primeros accionistas de ambas sociedades en las que tuvieron presencia destacada los principales comerciantes de la Villa. Con el fracaso del ferrocarril Irún-Madrid por Bilbao desde la crisis financiera de 1847-48, se hacía necesario la creación de una institución financiera, un banco, que posibilitara la captación de recursos necesarios a corto y medio plazo como para hacer viable la construcción del ferrocarril de Bilbao al interior. Este instrumento fue el Banco de Bilbao. Desde su constitución una de las prioridades fundamentales del banco fue hacer posible la construcción del Ferrocarril *Tudela-Bilbao* que finalizaría en 1864. ¿No sugiere todo ello que la fundación del Banco de Bilbao constituyó una iniciativa de quienes promovían el *Ferrocarril Tudela-Bilbao*, necesitados, ante los desembolsos que la construcción ferroviaria exigía, de una sólida institución financiera?

Pero, a pesar de la importancia que tenía el ferrocarril y su financiación, la gestación del *Banco de Bilbao* siguió una dinámica propia, con sus propias implicaciones, que van más allá de las que la relacionan con el Ferrocarril. Baste, pues, señalar que no fue un acontecimiento aislado, sino parte de un amplio proyecto de modernización, protagonizado por la burguesía bilbaína que estaba dispuesta a aprovechar la oportunidad que la legislación progresista ofrecía y sus capitales les posibilitaba. Miembros de este grupo burgués fueron asimismo los promotores de la nueva siderurgia en la ría de sociedades de crédito y otras actividades empresariales.

Este proceso modernizador de la economía vizcaína y vasca fue protagonizado básicamente por comerciantes y grandes comerciantes-banqueros, cuyos antepasados habían formado parte del grupo de la burguesía comercial que había amasado importantes fortunas y capitales en el siglo XVIII, pero que a su vez había impulsado la división social del trabajo, la conexión de la economía vasca en los circuitos internacionales, y pusieron las bases económicas y sociales para el desarrollo del capitalismo y la industrialización. Nombres significativos de esta burguesía serán los fundadores y financieros de las sociedades que más podían reflejar la modernización económica: siderurgias, banca y crédito, ferrocarriles, papeleras, metalurgias, etc. Tan sólo citaremos algunos de los apellidos más representativos de los grandes comerciantes-banqueros que estuvieron al frente de este proceso (véase cuadro), y que más capitales aportaron a la creación de sociedades significativas, como el Banco de Bilbao, el ferrocarril *Tudela-Bilbao*, las industrias siderúrgicas, etc. A este grupo de burgueses que se situaban en la cúspide social, se le agregaron otros elementos sociales (ferrones y trabajadores especializados, pequeños comerciantes, artesanos, campesinos ricos, profesiones liberales y otros) que también contribuyeron a este proceso de modernización y al que se le unieron posteriormente capital extranjero y de otras zonas de España.

*Tabla 1.25: Principales suscriptores de acciones del Banco Bilbao y del ferrocarril Tudela-Bilbao, y su conexión con la creación de las modernas siderurgias*

Suscriptores	Capital suscrito en el Banco de Bilbao	Capital suscrito en el FF.CC. Tudela-Bilbao
	Reales	Reales
Epalza, Pablo (a) (b)	300.000	3.000.000
Mendiguren, Jose Antonio	300.000	*
Sangines, Mariano	300.000	*
Arellano, Romualdo (a) (b)	280.000	2.000.000
Aguirre, José Pantaleón	200.000	*
Aguirre, Máximo (b)	200.000	1.000.000
Olaguivel, Nicolás (a) (b)	200.000	2.000.000
Villabaso Echevarria, Juan A.	200.000	*
Zabalburu, Mariano (a)	200.000	1.000.000
Epalza, Tomás J. (b)	170.000	2.000.000
Ibarra, Gabriel Maria (b)	170.000	1.500.000 (1)
Mac-Mahon, Diego	160.000	*
Mugaburu, Estanislao	150.000	*
Ibarra, Juan María (b)	140.000	*
Zubiria, Cosme	130.000	*
Orbeta, Juan Antonio	120.000	*
Aguirre, Cosme de	100.000	*
Aguirre, Eugenio	100.000	*
Eguía Landaluce, Manuel	100.000	*
Golbete, Diego	100.000	*
Lizaur, Andrés	100.000	*
Mac-Mahon, Francisco	100.000	*
Mazas, Joaquín	100.000	*
Moyúa, José	100.000	*
Palacio Vitery, José	100.000	*
Recacoechea, T. Maria	100.000	*
Uhagon, Felipe	100.000 (2)	1.000.000
Urigüen, J. Antonio	100.000	1.000.000
Urigüen, J. Luciano	100.000	*
John, Leandro	100.000	*

(a) Miembros de la burguesía comercial pertenecientes al primer Consejo de Administración del Banco de Bilbao y FF.CC. Tudela-Bilbao.

(b) Fundadores de las nuevas siderurgias.

(1) Sres. Ibarra y Cía.

(2) Vda. F. Uhagón.

## 1.2.5. La red ferroviaria y el proceso de modernización de la economía y sociedad vasca <sup>136</sup>

### 1.2.5.1. Bilbao en la encrucijada de la vertebración del País Vasco

Resulta innecesario ponderar la transcendencia de las transformaciones que durante el siglo XIX introdujo el ferrocarril, que im-

<sup>136</sup> Texto elaborado a partir del manuscrito de M. González Portilla y M. Montero (eds): «Ferrocarriles y desarrollo en el País Vasco», y usado con la autorización de los autores.

pulsó una nueva dinámica social y económica, bien diferente a la de las sociedades tradicionales. La tupida red de líneas férreas que se construyeron en estas provincias, contribuyeron a acelerar el proceso de modernización de la sociedad vasca, como de su articulación. Sí conviene, sin embargo, recordar algunos de estos cambios, por cuanto afectaron decisivamente al País Vasco en la segunda mitad de la centuria.

Por muchos conceptos, el ferrocarril se convirtió para los contemporáneos en la principal representación de la *modernidad económica*. Creó para el desarrollo industrial condiciones totalmente nuevas, al permitir un transporte terrestre barato, mucho más rápido que el realizado por sistemas tradicionales, y en mayores dimensiones. Eliminó determinadas dependencias físicas que entorpecían algunos desarrollos industriales. Comunicó a los centros productores con sus mercados y, de esta forma, permitió los consumos masivos que la nueva industria requería. Impulsó, también, la conexión entre centros productores de materias primeras, de manera que, en último término, posibilitó la instalación y desenvolvimiento de empresas fabriles en lugares hasta entonces lejanos de las áreas del desarrollo económico. Como ha señalado la múltiple historiografía económica dedicada al tema, el ferrocarril contribuyó como ningún otro factor a la modernización industrial, dejando a un lado el impulso que dio al sector siderometalúrgico y de bienes de equipo, para el que, en general, la construcción ferroviaria señaló el momento decisivo de su despegue o de su consolidación.

Pero los cambios que trajo el ferrocarril no se produjeron sólo en la industria en facilitar el comercio y las corrientes migratorias. Todo el modelo del nuevo desarrollo industrial y económico se vio afectado. Para las relaciones mercantiles, creó condiciones completamente nuevas, al permitir un comercio más fluido y de mayores dimensiones, hasta el punto de que los enclaves tradicionales que quedaban fuera de las redes ferroviarias se veían condenados a perder rápidamente sus posiciones comerciales. También la agricultura experimentó cambios decisivos por el impacto del ferrocarril y de los cambios experimentados en la navegación. Es la etapa de la Revolución de los transportes y de la unificación de los precios del grano en el mercado mundial. Las vías férreas rompieron definitivamente el peso que seguía manteniendo el autoconsumo y los tradicionales mercados locales y comarcales, comenzando a producirse, cada vez más, para los nuevos mercados urbanos o para mercados cada vez más alejados de las comarcas productoras. Es decir, para los mercados nacionales e internacionales. La comercialización de los productos agrícolas permitió, a su vez, la especialización comarcal y el incremento de los rendimientos y de la productividad agrícola. En consecuencia, la agricultura se transformó rápidamente a escala mundial, afectando dicha dinámica a las agriculturas nacionales europeas, como fue el caso de



la española, al aparecer nuevos productos foráneos en los mercados europeos (como fueron los cereales americanos y argentinos, algodón, carne, etc, más competitivos que los europeos).

En definitiva, la construcción del ferrocarril no sólo afectó a lo económico, sino a la organización social y a la cultura, como consecuencia del impulso dado a las corrientes migratorias, y a las posibilidades que se abrieron a masas de población para recorrer grandes trayectos en un corto espacio de tiempo y a precios impensables en décadas anteriores. La posibilidad de viajar, antes reservada a muy reducidos grupos, se convirtió en una realidad para amplias capas de la sociedad. Ciertamente, en el nuevo medio de comunicación, se distinguirían los viajeros de primera, de segunda y de tercera. Pero, lo cierto, es que esta misma concepción hacía rentable a un ferrocarril en la medida en que éste conseguía un amplio mercado de bienes y de grupos populares para quienes, era una novedad histórica, existiría la misma velocidad del transporte que la que disfrutaban las clases altas, ya que no similar comodidad. Nuevos hábitos cotidianos y estacionales, más amplios contactos entre sociedades hasta entonces poco conectadas entre sí, penetración progresiva del concepto de Estado-nación y pertenecer a la misma nación en el ámbito del territorio del estado, tomaron carta de naturaleza, sellando definitivamente el paso a la modernidad. Se abría un proceso ininterrumpido de creciente presencia de los nuevos medios de transporte en la sociedad. El mercado capitalista se consolidaba como mercado único a escala mundial, apareció y consolidó una nueva división internacional del trabajo entre países desarrollados y países atrasados y áreas coloniales. La internacionalización llegó también a las esferas ideológicas y a la lucha de clases. De este período es el nacimiento de las internacionales obreras y socialistas.

El País Vasco se insertó dentro de esta dinámica en la segunda mitad del siglo XIX. La construcción de los ferrocarriles impulsó decisivamente la modernización social y económica en la que se asienta el País Vasco actual. Los nuevos y revolucionarios medios de transporte (ferrocarril y navegación) fueron piezas claves del engranaje del desarrollo industrial y económico del País Vasco; hicieron posible y viable la explotación y exportación de mineral, y la conexión del territorio con el mercado interior e internacional. En definitiva, las iniciativas ferroviarias construyeron durante la segunda mitad del pasado siglo una infraestructura que determinó un nuevo modelo de relaciones.

Por todo esto, merece atención especial el estudio de los ferrocarriles en el País Vasco <sup>137</sup> y el de su incidencia en el modelo de

<sup>137</sup> P. Novo: «Infraestructura ferroviaria...», op. cit. Olga Macías: «Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)», tesis doctoral, UPV/EHU, 1993. A. Ormaechea: «Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936», Bilbao, 1989, 851 páginas.



desarrollo económico y en la articulación del territorio. En efecto, la construcción de los ferrocarriles significó una auténtica *ordenación del territorio*, fijando determinadas interconexiones, tanto internas como externas. Del mismo modo, al no unir ciertas zonas, descartaría definitivamente posibles relaciones económicas, marginando incluso a algunas comarcas de un hipotético desarrollo industrial.

Así, pues, el trazado ferroviario vasco revela toda una concepción económica del País Vasco, en la que Bilbao se convertía en el centro neurálgico de la red y de la ordenación del territorio<sup>138</sup>. En consecuencia, las necesidades a las que originariamente sirvió y que motivaron su construcción, condicionaron decisivamente la evolución futura que habría de seguir Bilbao y el País Vasco, por las dificultades de iniciar una reestructuración cuando estaban ya asentadas las interconexiones básicas entre las diversas comarcas y actividades económicas. Las funciones que, al construirse, intentaron cubrir las distintas líneas tuvieron, pues, enorme transcendencia en el desarrollo socioeconómico.

Al analizar el tendido ferroviario vasco, aparece el llamativo hecho al que nos hemos referido, ya que, a fines del siglo XIX, estaban ya construidas, en fase de instalación o en avanzado proyecto, las que serían las líneas férreas básicas. De manera que los escasos ferrocarriles que se planificaron o construyeron después de 1900, tuvieron que adaptarse a la estructura ferroviaria trazada el siglo anterior, a la que simplemente complementaban, intentando comunicar a algunas comarcas que habían quedado marginadas en las iniciativas del XIX. Por ello, al estudiar las necesidades a las que respondió la red ferroviaria que surgió o pasó por el País Vasco, necesariamente hay que enmarcarla en el desarrollo económico del siglo XIX, así como, en un planteamiento general, dentro de un proceso de más amplio alcance, como fue la construcción de los ferrocarriles españoles, que desde 1856, y durante una década, entraron en su momento más álgido, y la articulación del mercado interno. Y es que, evidentemente, la red ferroviaria vasca se integró plenamente dentro de la red general española, al fracasar los intentos que primaban la posibilidad de incorporar el ancho de vía europeo. La influencia en el País Vasco de las grandes líneas ferroviarias españolas fue decisiva. Pero, por otra parte, no hay que olvidar que destacados miembros de la burguesía bilbaína, en concreto, estuvieron en la vanguardia de la construcción ferroviaria española en los primeros momentos. Ahí, están los intentos del ferrocarril Bilbao-Valmaseda (1831) y el Irún-Bilbao-Madrid (1845).

<sup>138</sup> L.V. García Merino: «La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao», Oñati, 1987, 844 páginas. El autor hace un minucioso estudio de las conexiones entre desarrollo económico y proceso de urbanización.

Ahora bien, una característica singulariza la construcción de los ferrocarriles vascos dentro del tendido español. Nos referimos al elevado grado de interrelación entre el nivel de desarrollo económico regional y la construcción de las líneas férreas; correlación más intensa que en ninguna otra región española. En cada etapa, las líneas que se planificaron buscaban abastecer unas concretas necesidades económicas. Tal circunstancia resulta excepcional, si se tiene en cuenta que por lo común en España el tendido de vías precedió —a veces por varias décadas— a la aparición de efectivos impulsos económicos y comerciales, resultando muchas de estas líneas deficitarias la mayor parte del tiempo <sup>139</sup>.

La razón de esta evolución particular del tendido férreo en el País Vasco hay que buscarla en la forma en que se construyeron las grandes líneas españolas y en la posición relativa que en esta red tuvo el País Vasco. La construcción de los ferrocarriles en España se caracterizó, en general, por la decisiva importancia que, en la toma de decisiones y en la dirección de los ferrocarriles, tuvieron las grandes sociedades formadas, o al menos controladas, por capital financiero francés. Tales sociedades —en las que no faltaban miembros de la nobleza terrateniente española, señalados políticos, militares de alta graduación, y un capital nacional subordinado, en esta coyuntura, a los planteamientos de sociedades de crédito de origen extranjero—, crearon una red ferroviaria de *estructura radial*, cuyo interés fundamental era la unión del centro peninsular, Madrid, con la periferia, la unión entre la agricultura de la meseta y los puertos exportadores, la explotación y exportación de los recursos mineros <sup>140</sup>.

En el trazado de las grandes líneas, el País Vasco sólo resultó marginalmente afectado, en la medida que el ferrocarril Madrid-Irún le tuvo que incluir, vinculándolo al mercado interior. Otro tramo que afectaba al País Vasco lo construyó, también, una gran compañía ferroviaria. Nos referimos al que recorría el valle del Ebro desde Tudela hacia Zaragoza que se extendería a Cataluña y País valenciano con el M.Z.A. Esta línea de *Tudela-Zaragoza* tampoco figuraba entre las planificadas inicialmente, al ser una línea transversal y, por tanto, de menor importancia dentro de los planteamientos de las

<sup>139</sup> La obra de G. Tortella: «Los orígenes del capitalismo en España», Madrid, 1973, sigue resultando la más refrescante interpretación sobre la cuestión ferroviaria y los orígenes del capitalismo en España. Artola, M (ed.): «Los ferrocarriles en España, 1844-1935», 2 vols., Madrid, 1978. Las obras de A. Gómez Mendoza: «Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España», Madrid, 1987; y «Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913. Un enfoque de nueva historia económica», Madrid, 1982, representan la más clarificadora aportación al conocimiento del papel desempeñado por los ferrocarriles en el crecimiento económico español y del mercado interno.

<sup>140</sup> Además de la bibliografía citada en la nota anterior, las obras, entre otros autores, de J. Nadal, G. Tortella, N. Sánchez Albornoz, M. González Portilla, M.A. Bernal, J. Palafox, o el «grupo de Historia Rural», han contribuido a profundizar en dichas conexiones.

grandes compañías ferroviarias. Cuando se proyectó, estaba plenamente trazado el eje Madrid-Irún como la principal conexión del País Vasco con el resto de España.

Una circunstancia decisiva se deduce del planteamiento de las grandes compañías que hemos descrito. El tendido ferroviario español de largo recorrido, considerado en sus ejes fundamentales, no previó la creación de una infraestructura para el País Vasco, considerando los intereses de éste como marginales, de alcance limitado, y orientando el trazado, sobre todo el de la Compañía del Norte, a la exportación del grano castellano. Sin embargo, la burguesía comercial bilbaína fue el promotor inicial que se planteó la necesidad de construir un ferrocarril de Irún-Madrid, pasando por Bilbao en 1845; proyecto que no se realizaría, aunque, posteriormente, de él saldrían distintos trazados y compañías, como los de Madrid-Irún, Bilbao-Tudela, los Vascongados, Bilbao-Valmaseda, etc.

Estas nuevas alternativas estuvieron estrechamente conectadas con el desarrollo industrial, regional y comarcal, favoreciendo la modificación del paisaje agrario en favor del urbano-industrial y la estructura funcional de la población. La máxima concentración industrial, económica y poblacional del País Vasco se agrupó en los municipios de la ría de Bilbao y zona minera. Pero, simultáneamente, a que los tendidos ferroviarios se extendían por el País Vasco, sobre todo por Vizcaya y Guipúzcoa, los antiguos municipios, de economías tradicionales, se fueron transformando en municipios mixtos, de economías tradicionales e industriales, o industriales-urbanas.

Las vías se tendieron no por la gestión de las grandes compañías fundadas a mediados de los años cincuenta del siglo XIX, sino a partir de esfuerzos inversores locales. La burguesía vasca contribuyó con su propio capital, pero, sobre todo, supo captar el ahorro privado, como consecuencia del prestigio empresarial adquirido en el interior del país. Los grupos empresariales que apostaron por la inversión productiva y el desarrollo económico de Vizcaya o de Guipúzcoa protagonizaron, a su vez, la construcción de líneas férreas, como un medio más de impulsar el mantenimiento y, eventualmente, el crecimiento de sus negocios y de los beneficios, por vía directa de los negocios o por el mercado de valores.

Así, pues, la economía vasca no quedó al margen del nuevo medio de comunicación. Para los grupos burgueses locales, el ferrocarril se convirtió, incluso, en la cuestión de la que dependía su supervivencia económica. Emprendieron la única opción viable ante la marginación en que quedaba la zona económica más vital del País Vasco, la ría de Bilbao, por las grandes líneas españolas: la construcción de unos ferrocarriles que, en la mayoría de los casos, los financiaron grupos integrados en la sociedad vasca.

Este hecho tuvo una consecuencia histórica inmediata, que es necesario tener en cuenta al analizar el desarrollo del capitalismo y la construcción de la red ferroviaria vasca. En cada etapa, estos empresarios se plantearon la construcción de los ferrocarriles que se consideraron necesarios para el desarrollo económico interno, con los recursos disponibles. No hubo, pues, una anticipación con respecto a las necesidades concretas, tal como sucedió en otras regiones españolas, que dispusieron de unas líneas construidas en base a hipotéticos resultados de un futuro impulso económico. Como consecuencia lógica, tampoco se subordinaron los trazados de los ferrocarriles locales a intereses exógenos. La razón de los respectivos trayectos que recorrían las vías locales, hay que buscarlos exclusivamente en los planteamientos e intereses de los grupos locales que planificaron y llevaron a cabo la construcción ferroviaria.

Como hemos comentado, a finales del siglo XIX, se había trazado ya lo fundamental de la red. Y, puesto que el mayor dinamismo económico del País Vasco correspondió en esta centuria a Bilbao y su ría, no ha de extrañar que el tendido ferroviario, al fin y al cabo, sólo una de las alternativas posibles, correspondiese en lo fundamental a los planteamientos de los grupos hegemónicos en la sociedad bilbaína. Esto supuso la elección por dicha burguesía de un determinado modelo de desarrollo.

#### **1.2.5.2. Los ferrocarriles: desarrollo económico y ordenación del territorio**

Dentro de la nueva dinámica del desarrollo del capitalismo en el País Vasco, la construcción de la red ferroviaria se fue realizando en sucesivas etapas dando respuesta a las demandas de cada momento, y siendo Bilbao el nudo vertebrador de dicha red y de la modernización del país.

##### **1.º Las iniciativas no ejecutadas (1829-1856)**

Tras conocerse las bases técnicas del nuevo medio de comunicación y las posibilidades económicas que aportaba, en el País Vasco, lo mismo que sucedía en los principales países europeos, se planificaron varios «caminos de hierro». En nuestro caso, llama la atención lo temprano de la fecha en la que se planteó la posibilidad de construir un ferrocarril. En 1829, cuatro años después de construido el tramo de Stockton-Darlington y un año antes de inaugurarse el Liverpool-Manchester, cuando aún no había ningún ferrocarril fuera de Inglaterra, se sugirió ya la posibilidad de levantar una línea entre Valmaseda y Bilbao, que finalmente no se llevó a materializarse, aunque décadas después terminaría construyéndose el ferrocarril *Bilbao-Valmaseda* y el de *La Robla*. Tampoco se realizó, pero dio pie a estudios de entidad y a una amplia movilización local, el proyecto de 1845-1846 conocido como *Concesión Vascongada*.

Tuvo, además, una amplia influencia posterior, puesto que se incorporaron a otros ferrocarriles algunas de sus previsiones técnicas y de los trazados previstos. Se intentaba construir el Ferrocarril Madrid-Irún por Bilbao que terminaría no ejecutándose debido al estallido de la crisis financiera de 1847-48.

## **2.º La fase de conexión con el mercado interior (1857-1864). Los ferrocarriles comerciales**

A partir de la Ley General de Ferrocarriles, aprobada en 1855, comenzaron a planificarse las primeras líneas que surcaron el País Vasco. Su construcción se inició en 1857, y se concluyeron en 1863 y 1864. Estas líneas comprendían el tramo entre Miranda de Ebro e Irún, comprendido dentro de la línea Madrid-Irún; y el Ferrocarril Tudela-Bilbao que enlazaba en Miranda de Ebro con el anterior, permitiendo la conexión rápida de Bilbao con el mercado interior, tan vital para la burguesía bilbaína. El primer tramo fue construido por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, una sociedad dirigida por capital francés. En cuanto al Tudela-Bilbao, fue la obra de una sociedad constituida básicamente por capital bilbaíno, no resignado a la marginación a la que se le condenaba con el ferrocarril Madrid-Irún en el comercio entre la meseta y el Cantábrico. En esta fase (1857-1865), por tanto, primaron los intereses mercantiles en las iniciativas ferroviarias. El acceso ferroviario a la meseta era el principal objetivo de los grupos hegemónicos locales, esto es, los comerciantes. El tradicional papel de intermediación de las provincias vascas en el tráfico entre el interior y los países desarrollados europeos y el mundo colonial, estimuló la construcción de los primeros ferrocarriles, pero también la necesidad de acercarse rápidamente al mercado interior. De ahí el carácter comercial de los mismos. La línea Tudela-Bilbao terminaría por enlazar con el ferrocarril del Mediterráneo, Madrid-Zaragoza-Alicante, lo que completaría la conexión de Bilbao y su ría, el gran eje poblacional, industrial y financiero del País Vasco, con la otra gran área económica española, el Valle del Ebro y la cuenca del Mediterráneo, donde se ubicaban importantes zonas agrarias (Rioja, Valle del Ebro y País Valenciano) e industriales como Cataluña, pero también poblacionales.

## **3.º La explotación minera del anticlinal de Bilbao y los ferrocarriles mineros (1857-1882)<sup>141</sup>**

Las dos actividades económicas orientadas al mercado (comercio y minería) fueron los factores dinamizadores del desarrollo ferro-

<sup>141</sup> Manuel Montero: «La California del hierro. Las minas y la modernización económica y social de Vizcaya», Bilbao, 1994. Esta obra supone la más valiosa y clarificadora aportación al conocimiento del papel desempeñado por la minería vizcaína a la industrialización y modernización social de la provincia. M. González Portilla: «La formación...»; Manuel Montero: «Mineros...», P. Alzola Minondo: «Monografía de los Caminos y Ferrocarriles de Vizcaya», Bilbao 1898, 199 páginas.

viario entre 1857-1882. La creciente demanda de mineral de la cuenca de Triano desde la década sesenta hacía necesaria la construcción de una línea férrea que posibilitase su transporte, en grandes cantidades, al puerto o a las fábricas ubicadas en la ría de Bilbao. Como hemos visto, a mediados de siglo, el desarrollo económico del País Vasco había entrado en una nueva fase, que tuvo su inmediata repercusión en la construcción ferroviaria. Hasta los años cincuenta, los intereses mercantiles habían sido no sólo los más importantes, sino casi los únicos que generaban un negocio suficiente como para justificar tomas de posición colectivas e inversiones en nuevas infraestructuras. Sin desaparecer tales preocupaciones comerciales, se atisbaba una nueva posibilidad económica: la exportación de mineral de hierro vizcaíno con destino a las modernas siderurgias europeas nacidas con la revolución industrial. El consumo masivo de las nuevas fábricas permitiría una explotación a gran escala, muy superior a la demanda generada por las tradicionales ferrerías. Esta demanda obligó a construir una densa red de ferrocarriles mineros en la margen izquierda del Nervión, que unían las minas con la ría, con vistas a posibilitar la exportación de hierro.

La primera línea fue la del Ferrocarril de Triano, construida por la Diputación de Vizcaya e inaugurada en 1863, con la que se facilitó la creciente explotación y exportación de mineral. Este transporte se inició en 1865 con 10.000 toneladas para ascender a 93.000 en 1868 y 363.000 toneladas en 1873 <sup>142</sup>. Pero los años álgidos de la construcción de los ferrocarriles mineros se iniciaron poco antes de la guerra carlista. Entre 1870 y 1872, se planificaron y, en algún caso, se inició la construcción de otros cuatro ferrocarriles mineros. Los Ferrocarriles de Galdames, Orconera, Franco-Belga, y el Ferrocarril del Regato completaron, con el de la Diputación, la base de la infraestructura que permitiría la saca de mineral de hierro. Planificados antes de la última contienda carlista, no se terminaron hasta la posguerra. A la altura de 1882, estaban ya construidos los principales tramos de esta red, que resultó decisiva en el devenir económico y estratégico de Bilbao, Vizcaya y el País Vasco, puesto que, al posibilitar la masiva saca de mineral, hicieron a su vez posible que se iniciara el proceso de capitalización de los empresarios mineros vizcaínos que habrían de convertirse durante las dos últimas décadas del XIX en el grupo hegemónico de la burguesía bilbaína.

Los promotores y financieros de estos ferrocarriles fueron intereses públicos y privados. Ya hemos mencionado que la Diputación construyó y fue propietaria del primer ferrocarril minero: el Ferrocarril de Triano. Los demás los dirigieron y financiaron en lo fundamental compañías extranjeras, que se instalaron en Vizcaya

<sup>142</sup> J.M. Extramiana: «Historia de las guerras carlistas», San Sebastián, 1979, vol. I pag. 81.

para posibilitar la extracción y exportación del mineral con destino a las siderurgias inglesas, francesas, belgas y alemanas.

Las inversiones iniciales en transporte para favorecer la exportación minera fueron cuantiosas. En los años de 1876-82 se invirtieron más de 41 millones de pesetas en infraestructura para el transporte minero de Vizcaya, de las que 36.184.000 pesetas correspondieron a ferrocarriles, el 88 % de dichas inversiones. Entre 1876-1901, el ferrocarril de Triano transportó el 34 % del mineral y las compañías extranjeras (Orconera, Franco-Belga, Luchana Mining y Bilbao River Cantabrian) el 61.4 % <sup>143</sup>.

#### **4.º La conurbación de la ría: necesidades de una nueva red ferroviaria de cercanías. Los ferrocarriles industriales y urbanos (1879-1890)**

El despegue industrial que experimentó la ría de Bilbao tras la segunda Guerra Carlista justificó sobradamente que se consolidase la influencia de la burguesía bilbaína en la toma de decisiones en la construcción de la nueva infraestructura ferroviaria. De Bilbao habían partido, hasta entonces, las principales iniciativas ferroviarias vascas: la de Tudela-Bilbao y los trenes mineros. Ahora bien, las nuevas empresas ferroviarias de finales de siglo también nacieron, en el seno de la burguesía bilbaína <sup>144</sup>. Además, tuvieron a Bilbao como centro de partida. Aspiraban a comunicar la capital vizcaína con las industrias, las poblaciones y el mundo agrícola de su entorno inmediato. Pero, también, articularon la construcción del tendido que unía las fábricas siderometalúrgicas de la margen izquierda de la ría con el mercado interior a través del ferrocarril Bilbao-Portugalete, que conectaba con el Tudela-Bilbao. El concepto del trazado de los ferrocarriles construidos desde 1879 hasta 1890, tenía un punto de similitud, puesto que todos recorrían las riveras fluviales del entorno bilbaíno. Desde Bilbao se tendió una red radial compuesta por pequeños ferrocarriles de vía estrecha. Unían la capital vizcaína con las poblaciones situadas en ambas márgenes de la ría, entre Bilbao y la desembocadura: Bilbao y Portugalete, Bilbao y Las Arenas. En los años ochenta, se proyectaban y construían líneas entre Bilbao y Durango, siguiendo la ribera del Ibaizábal, y entre Bilbao y Valmaseda, por la ribera del Cadagua.

Estos ferrocarriles tenían dos objetivos básicos. Uno de ellos, era el poder transportar un creciente número de viajeros, cuya actividad económica estaba vinculada a la aparición de las nuevas factorías y sociedades, que se levantaron en estos años a lo largo de la ría, y al crecimiento de la población urbana. La población de la

<sup>143</sup> M. González Portilla: «La formación...», Vol. I. Pág 41-43.

<sup>144</sup> Olga Macías: «Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)», tesis doctoral, UPV/EHU, 1993.



zona minera y la ría pasó de 40.159 habitantes en 1857 a 167.680 habitantes en 1900. En 1857, en este área, tan sólo existían tres municipios con más de 3.000 habitantes (Bilbao no llegaba a 18.000 habitantes, Deusto apenas superaba los 4.000 y Baracaldo tenía solamente 2.369 habitantes), el resto (10 municipios) no alcanzaban los 2.000 habitantes. Para 1900, doce de estos municipios se podían considerar núcleos urbanos. Bilbao, con 83.306 habitantes, era el centro neurálgico del País Vasco y una de las mayores ciudades españolas. Baracaldo y Sestao, los dos municipios fabriles más importantes del país, tenían 15.013 y 10.833 habitantes. Los ocho restantes oscilaban entre 5.000-9.000 habitantes.

El otro objetivo se orientaba a conectar las zonas agrarias con Bilbao, con el fin de abastecer de alimentos y otros productos a la creciente población del área industrial de la ría. Amén de la política caciquil y de patronazgo desempeñada por ciertos miembros de la burguesía que trataron de hacerse con el control político de la comarca y del escaño a través de actuaciones económico-sociales como la promoción de ferrocarriles comarcales. Pero, a su vez, estos ferrocarriles posibilitaron la reconversión paulatina de los valles agrarios en nuevos polos de desarrollo industrial y urbano.

En definitiva, estas líneas fueron el punto de partida de lo que sería la red de ferrocarriles de vía estrecha del País Vasco, nacida, por tanto, a partir de la creciente importancia económica de la capital de Vizcaya y la ría. Desde que se construyera la incipiente red radial en torno a Bilbao (conectando con Portugalete, Las Arenas, Durango y Valmaseda), que hemos descrito, nacieron otros proyectos, que intentaban prolongarla. De hecho, ya en los años ochenta se construyó un ferrocarril que no nacía en Bilbao, si bien conectaba con la Villa a través de la línea que unía Bilbao con Durango. Durante los años ochenta, por tanto, se construían los ferrocarriles Bilbao-Durango, Bilbao-Portugalete, Bilbao-Las Arenas, el denominado Ferrocarril del Cadagua, entre Bilbao y Valmaseda, y el Amorebieta-Guernica.

La mera enumeración de los enclaves que unían permite suponer ya el distinto carácter de estas líneas. La nueva comarca fabril de la margen izquierda del Nervión o las zonas rurales del Cadagua o del área de Guernica quedaban unidas casi simultáneamente con la capital de la provincia. Ahora bien, no resulta difícil percibir en la diversidad de líneas, y pese a la heterogeneidad económica de las comarcas que quedaron unidas, alguna característica común.

Genéricamente, les cuadra el calificativo de *ferrocarriles industriales y urbanos*. Pues, lo eran en varios sentidos. Lo eran, por el impulso motriz que les daba vida, que no era otro que el empuje de la sociedad industrial que tenía en Bilbao su capitalidad. Lo eran, también, por las necesidades que intentaban atender, las de prestar los indispensables servicios de comunicaciones a una población en cre-



cimiento, que se estaba modernizando. El ferrocarril Bilbao-Portugalete, además de conectar los núcleos urbanos de la margen izquierda, posibilitaba la conexión de las fábricas siderometalúrgicas con el mercado interior, habida cuenta de que éste se construyó para permitir la salida de los productos fabriles de las siderurgias de la margen izquierda. Por otra parte, la navegación de cabotaje fue el otro medio de comunicación que facilitó la conexión de la economía vasca con el mercado español, y fue realizada, en gran medida, por la flota naviera bilbaína y la compañía naviera «Ibarra e Hijos», de Sevilla; compañía que se encargaría de distribuir por mar al mercado español buena parte de la producción siderúrgica de las fábricas vizcaínas a través de los convenios que tenía firmados con los sindicatos siderúrgicos<sup>145</sup>. También resultan evidentes los caracteres industriales de las demás líneas. Baste citar que las líneas que recorrían los valles del Cadagua y del Ibaizábal intentaban, también, responder a la demanda de transportes ferroviarios de la incipiente industrialización de ambas cuencas fluviales<sup>146</sup>. En cuanto al ferrocarril de la margen derecha del Nervión, —el Bilbao—Las Arenas—, cumplió así mismo una nueva necesidad de la sociedad industrializada, que no era otro que la del ocio y la creación de una zona residencial y de segunda residencia para la nueva burguesía bilbaína, que dirigía el fenómeno industrializador, y posibilitó también los cortos viajes de esparcimiento hacia la costa de una numerosa y creciente población urbana.

De esta manera, a finales de los años ochenta, las inversiones realizadas por la burguesía bilbaína permitieron configurar una red ferroviaria cuyo centro estaba en Bilbao y en la zona de la ría. Sobre los efectos que tuvo esta red ferroviaria en la modernización y la creación de la sociedad de masas (véase el capítulo quinta parte de este trabajo.)

### 5.º *La creación de la red vascongada y su extensión*

En torno a 1890, la expansión de la red ferroviaria tomó una nueva dinámica, aunque más precisa. Ciertas líneas se prolongaron más allá de los límites provinciales. Durango y Valmaseda, nuevos polos de desarrollo industrial y económico de sus respectivas comarcas, fueron los puntos de partida de los nuevos ferrocarriles que, en definitiva, enlazaron a Bilbao con Santander y Castro desde Traslaviña, San Sebastián, y de aquí con Irún por la frontera francesa y con las comarcas agrarias y carboníferas del norte de Burgos, Palencia y León. De esta forma, los enlaces ferroviarios de Bilbao y

<sup>145</sup> M. González Portilla: «La siderurgia vasca (1880-1901). Nuevas tecnologías, empresarios y política económica», Bilbao, 1985.

<sup>146</sup> Susana Serrano: «El Valle del Cadagua: un espacio marginal a las puertas de la metrópoli bilbaína», tesis doctoral, UPV/EHU, 1993.

el área industrial-urbano de la ría, con otras provincias, adoptaron la estructura que va a tener después. A la unión, con la meseta y el mercado aragones-catalán-levantino a través del ferrocarril Bilbao-Tudela, se añadieron los enlaces con Santander, que arrancaba de Zalla, una estación del Ferrocarril del Cadagua, y con la Robla, a partir de Valmaseda, la estación terminal de la misma línea. Simultáneamente, durante los años noventa se llevó a cabo la conexión ferroviaria de las dos provincias costeras del País Vasco, al prolongarse la línea de Bilbao-Durango hasta San Sebastián. Distintas comarcas industriales guipuzcoanas quedaron, así, enlazadas con la red de ferrocarriles de vía estrecha. En resumen, el tendido de estas nuevas líneas contribuiría decisivamente a la articulación del País Vasco, tanto desde el plano económico-social como del político. Bilbao era el centro a partir del cual se articulaba y prolongaba esta red ferroviaria.

## **6.º Las líneas menores que la complementan**

En los años a caballo de ambas centurias, estaban ya diseñadas las líneas básicas de la red ferroviaria vasca, tanto en lo que se refiere a los ferrocarriles de vía ancha como a los de vía estrecha. Las iniciativas del capital bilbaíno habían configurado, así, una decisiva infraestructura de comunicaciones, que condicionó las iniciativas posteriores.

No fueron las novedades posteriores muy abundantes. Deben de contarse, entre ellas, la modernización de las instalaciones construidas durante las dos últimas décadas de la centuria anterior. Varios tramos se dotaron de doble vía. Algunos, comenzaron a electrificarse ya durante los años veinte. Las innovaciones y los costos del uso del carbón favorecieron dicha sustitución. Se levantó, incluso, una vía que unía a todos los ferrocarriles de vía estrecha importantes, mediante el ramal denominado Matico-Azbarren que unía el ferrocarril de la margen derecha del Nervión con el Bilbao-Santander y el Bilbao-San Sebastián, ambos a su vez conectados desde finales de los años noventa. Ramal que permitía la conexión de la mayor parte del País Vasco, pudiéndose transportar mercancías de unas comarcas a otras por vía férrea. Asimismo, han de citarse algunas nuevas líneas, que si bien no cambiaban sustancialmente la configuración de la red ferroviaria vasca, sí la complementaban, uniéndola con comarcas hasta entonces marginadas del desarrollo ferroviario. Entre las más significativas cabe citar líneas de cercanías que completaban las conexiones de Bilbao y San Sebastián con su entorno <sup>147</sup>.

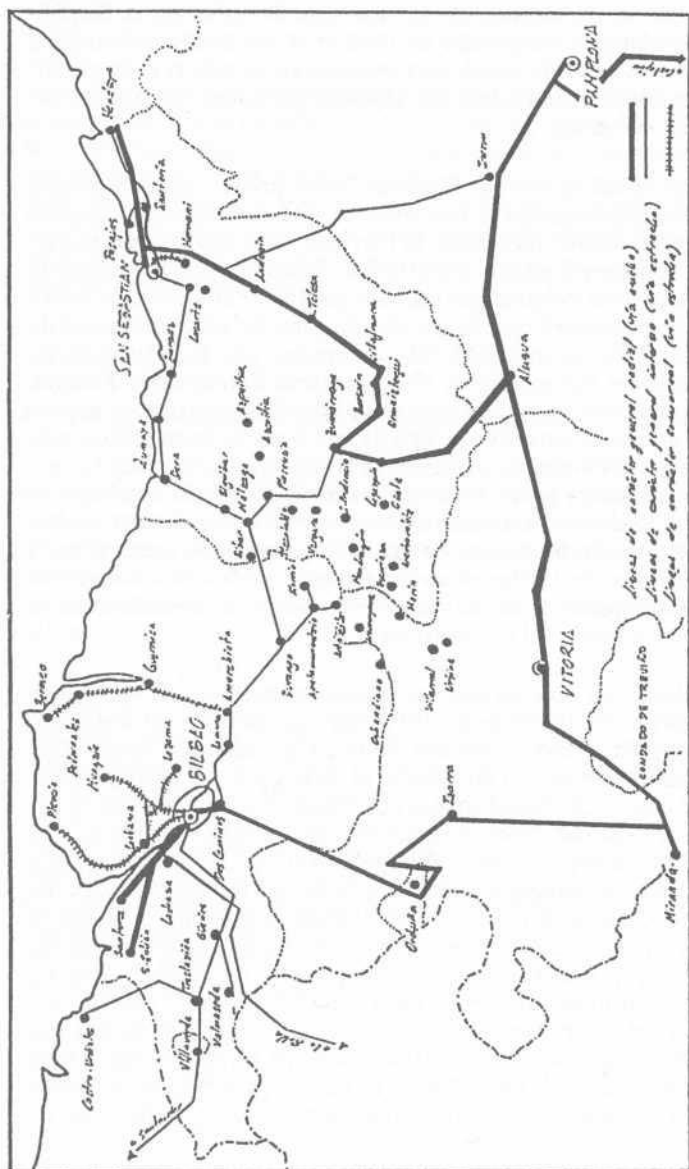
<sup>147</sup> Olga Macías: «Ferrocarriles y desarrollo económico...», op. cit.

Las líneas de Bilbao-Lezama y la Bilbao-Munguía unían dos importantes zonas agrícolas, con un importante potencial de producir bienes agrícolas para el mercado de la zona industrial, que terminarán siendo dos nuevos núcleos de desarrollo industrial. En San Sebastián se construyen los ferrocarriles de vía estrecha: San Sebastián-Hernani, inaugurado en 1912, y el San Sebastián-Hendaya, denominado el *topo*, con el que quedaba conectada la cornisa cantábrica con la frontera francesa (Oviedo, Santander, Bilbao, San Sebastián, Hendaya).

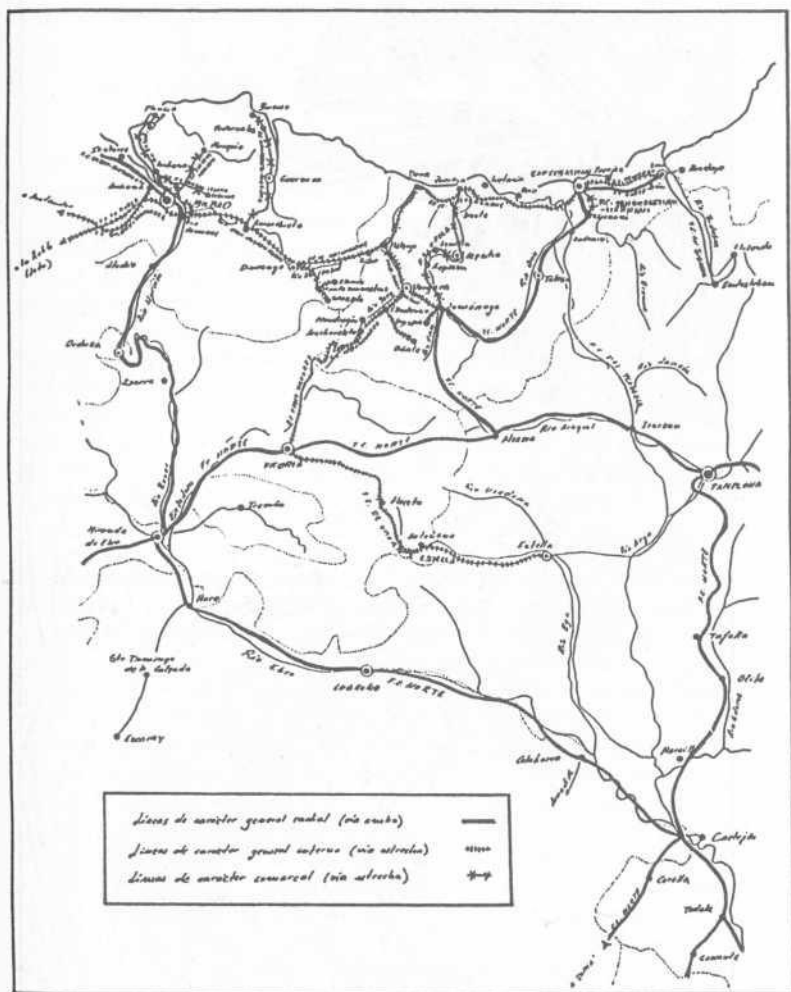
Nuevas líneas se fueron diseñando en el primer cuarto del siglo XX, complementando la red anterior, y desarrollando las posibilidades de nuevos mercados. El Ferrocarril de Plazaola, creado en 1919 con apoyo estatal, conectó San Sebastián con Pamplona. El Ferrocarril del Bidasoa, que comunicaba Irún y Elizondo, fue sobre todo un ferrocarril minero construido para dar salida al mineral de Lesaca. El Ferrocarril del Urola, construido por la Diputación de Guipúzcoa e inaugurado en 1924, que unía Zumárraga y Zumaya, conectaba con las otras líneas el único valle guipuzcoano importante que hasta entonces carecía de una línea ferroviaria. Con este proyecto terminaba de configurarse la red ferroviaria vasca. Lo que viene después, a partir de la década de 1960, con la aparición de nuevos medios de transporte, como la carretera, supone el desmantelamiento de muchas de las líneas creadas en estos años, la desaparición de los ferrocarriles mineros y el nuevo intento de reestructuración de la red ferroviaria vasca y su conexión con el exterior a partir del proyecto de la Y.

Por último, en este período, se articula el denominado Ferrocarril Vasco-Navarro, fundado en 1919, que representaba un ambicioso proyecto de unión ferroviaria de todas las capitales vascas. Este ferrocarril con centro en Vitoria, se dirigía por un lado hacia Navarra, uniendo la capital alavesa con Estella. Desde Vitoria se dirigía hacia el valle del Deva, conectando con los Vascongados en Los Mártires, dentro del tramo Málzaga-Zumárraga. Llegó a contar con un ramal que integraba a Oñate con la red ferroviaria vasca. En resumen, con este ferrocarril se buscaba la apertura más directa de los productos y personas por donde pasaba hacia el mercado vizcaino y guipuzcoano y hacia los puertos de Bilbao y Pasajes. Como conclusión, podemos decir que Bilbao fue el centro neurálgico del desarrollo inicial del País Vasco, y del que nace la red ferroviaria que posibilitó la articulación del territorio vasco y de su economía. Para 1900, Bilbao se había convertido en la capital industrial y financiera del norte de España, y en la ciudad más dinámica del Estado.

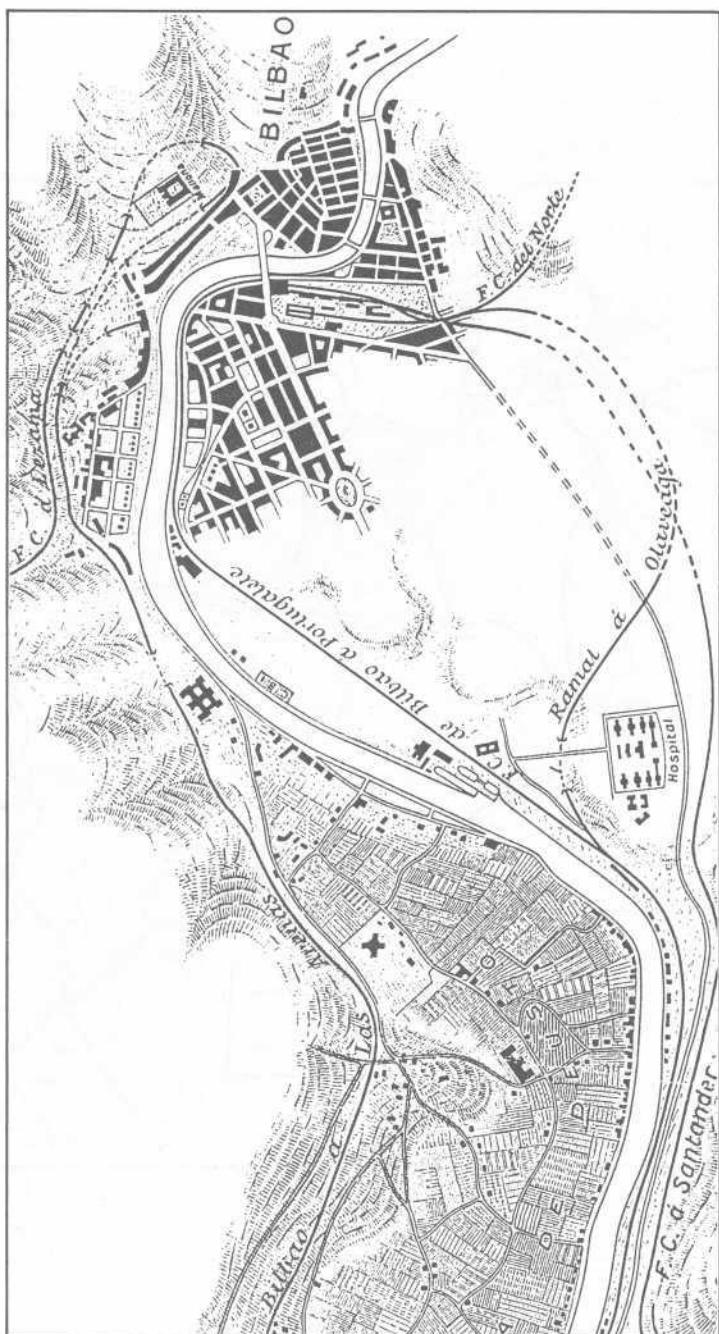
Mapa 1: Las líneas ferroviarias en el País Vasco (1914)



Mapa 2: Las líneas ferroviarias en el País Vasco (1936)



Mapa 3



Bilbao, 1916

### **1.3. Industrialización y desarrollo de la sociedad capitalista en el País Vasco, 1876-1936. Bilbao capital industrial y financiera del norte de España**

#### **1.3.1. La Ría de Bilbao, epicentro de la modernización económica. Descubrimientos tecnológicos y nuevas oportunidades industriales**

Para la década de 1870, como hemos visto, el País Vasco había alcanzado ya un cierto grado de industrialización y desarrollo del capitalismo, cuyos precedentes se remontaban a las transformaciones económicas y a la división social del trabajo del siglo XVIII, y a los orígenes de la industrialización y del capitalismo como sistema dominante entre 1841-1872. Sobre esta realidad, la burguesía vasca sabrá aprovechar la nueva coyuntura histórica que se le presenta con los nuevos avances tecnológicos y siderúrgicos, especialmente el descubrimiento Bessemer de obtención de acero por la vía directa, y las necesidades que de mineral de hematites tenía la siderurgia inglesa y europea continental, minerales que abundaban en el anticlinal de Bilbao. La oportunidad y la riqueza estaban ahí, y la burguesía autóctona supo aprovecharlas y capitalizarlas.

Las expectativas industriales de la margen izquierda se manifiestan con nitidez en el tercer cuarto del siglo XIX. Mientras las tasas de crecimiento anual demográfico en la primera mitad del siglo son moderadas y se sitúan por debajo de la media provincial, un 0,27 % frente a un 0,47 % entre 1787-1857. Desde 1857, las posibilidades industriales que estaban surgiendo con la explotación de la cuenca minera, el nacimiento de la moderna banca (Banco de Bilbao) y la industria capitalista (siderurgia, metalurgia, construcción naval, textil, etc.), y la conexión del puerto de Bilbao con el interior por medio del ferrocarril Tudela-Bilbao, quedan refrendadas por la evolución demográfica. Entre 1857-1877, y a pesar de la segunda guerra carlista, los pueblos de la margen izquierda registran un sustancial aumento demográfico como lo ponen de manifiesto las tasas anuales de crecimiento que son de 2,35 % en los años de 1857-60 y del 3,19 % de 1860-77. Bilbao también participa de este crecimiento, aunque con cifras algo inferiores (1,79 % y 1,77 % respectivamente), siendo muy inferiores las de los ayuntamientos de la margen derecha.

Analizar el nuevo proceso histórico que se iniciaba en el País Vasco y, sobre todo, en la ría de Bilbao, en el último cuarto del siglo XIX, supone, entre otras cosas, comprender el papel que tuvo el descubrimiento Bessemer de producción de acero a partir de mine-

Tabla 1.26: *Tasas de crecimiento anual de la población*

Períodos	Ría	Bilbao (a)	Margen Izda.	Margen Dcha.	Vizcaya	País Vasco
1787-1857	0,65	0,84	0,27	0,37	0,47	0,58
1857-1860	1,86	1,79	2,35	1,3	1,16	1,6
1860-1877	2,03	1,77	3,19	0,94	0,7	0,36
1877-1887	5,46	4,29	8,38	3,67	2,18	1,24
1887-1900	3,56	3,39	3,59	4,7	2,17	1,31
1900-1910	1,45	1,35	1,5	1,95	1,21	1,11
1910-1920	2,37	2,15	2,27	4,06	1,58	1,3
1920-1930	2,32	2,08	2,47	3,01	1,68	1,52
1930-1940	0,79	1,88	0,16	3,59	0,52	0,7

(a) Se incluye desde 1787 los ayuntamientos que van a ser anexionados por Bilbao: Abando, Deusto, Begoña...

rales de hematites y la intensa demanda que de los mismos se iba a generar desde el exterior. El descubrimiento Bessemer de 1856 rompía el cuello de botella en el que se encontraba el sector siderúrgico desde finales del siglo XVIII, momento en el que la industria siderúrgica experimentó un avance trascendental con la renovación y mejora de los hornos altos, pero sobre todo con la utilización de un nuevo combustible de procedencia mineral, que era la hulla transformada en coke. Con el nuevo fundente, la metalurgia dejó de depender del carbón vegetal, cuyos recursos (los bosques) eran cada vez más limitados y escasos, para pasar a disponer de forma casi ilimitada del nuevo fundente: la hulla transformada en coke. A partir de estos avances tecnológicos, la producción de hierro no tuvo límites, nada más que los impuestos por la demanda.

Sin embargo, las dificultades en la industria siderúrgica surgieron en el proceso de transformación del hierro en acero, donde los avances a lo largo de la primera mitad del siglo XIX fueron escasos a pesar de los múltiples procedimientos que se ensayaron. Todavía a mediados de siglo se obtenía por métodos indirectos de baja producción, baja productividad y alto costo, convirtiendo a estos procesos en cuellos de botella que estrangulaban el desarrollo de la industria siderúrgica y de la acería. En efecto, la fabricación de hierro tenía posibilidades casi ilimitadas, y su producción se conseguía a bajo costo y precio, la transformación de éste en acero era limitada y costosísima.

Desde las propias empresas como desde el ámbito de los técnicos, se buscaron y ensayaron nuevos procesos y procedimientos para simplificar y abaratar la fabricación de acero. Dentro de esta dinámica, Bessemer en 1856 descubrirá el proceso de fabricación de acero por vía directa, tratando el hierro procedente del horno alto en un convertidor, que llevará su nombre, en donde se realizaba la transformación del hierro en acero. Este descubrimiento innovó



profundamente a la industria siderúrgica y, a partir de ésta, a las industrias dependientes, como las metalúrgicas, bienes de equipo y transformación, y las industrias consumidoras de hierro y acero, y los sectores consumidores en general (ferrocarriles, construcción naval, obras públicas, etc.), pero también posibilitó la producción masiva de acero, a bajo costo y precio.

Sin embargo, el nuevo procedimiento de fabricación de acero exigía el uso de un mineral de hierro exento o casi exento de fósforo, que eran los hematites, y que en Europa, en ese momento, se conocía que abundaban en Vizcaya, en la cuenca minera de Triano-Somorrostro. Zona que, por lo demás, era de fácil acceso, resultando muy rentable tanto la producción como exportación del mineral.

El nuevo procedimiento de fabricación de acero Bessemer se extendió por todos los países desarrollados (EE.UU., Inglaterra y Europa occidental) en las décadas siguientes al unísono de la fiebre constructora de ferrocarriles en el mundo. Este acero, por su calidad y baratura, era excelente para ser usado en la fabricación de carriles, cuyas ventajas respecto de los carriles de hierro eran considerables por duración y resistencia, y tener un precio altamente competitivo.

El desarrollo ferroviario a lo largo del siglo XIX no sólo revolucionó el transporte y el mercado mundial, con la navegación, y el proceso productivo, sino que contribuyó decisivamente a la configuración de los nuevos estados-naciones y los mercados nacionales; marcos territoriales e institucionales en los que se va a desarrollar el capitalismo. El primer ensayo ferroviario data de 1825 al arrastrar una máquina de vapor un tren minero en Stockton-Darlington, inaugurándose la primera línea que unía dos grandes ciudades (Manchester-Liverpool) en 1830. En la década de 1830, se extendía la construcción a otros países (Bélgica, Francia, Alemania, etc.), habiéndose construido 8.760 kilómetros de ferrocarriles para 1840. La dinámica constructora de ferrocarriles estuvo ligada a la mentalidad y proceso de modernización. Ya, para 1870, se habían construido a nivel mundial 210.000 kilómetros de redes ferroviarias, llegando al 1.030.000 kilómetros en 1910. Por supuesto, esta construcción como la de la marina mercante no sólo revolucionarán, como hemos dicho, el mercado mundial al producirse una tendencia secular al descenso continuado en los costos y precios, los sectores productivos y las propias organizaciones estatales, sino también forzarán a los países desarrollados a hacerse con la materia prima necesaria (mineral y carbón), a precios competitivos, si no querían perder posiciones en el mercado internacional.

Así, la industria siderúrgica inglesa y, en menor grado, la continental europea, tuvieron que buscar nuevas fuentes suministradoras de hematites para poder fabricar acero Bessemer en las décadas sesenta, setenta y ochenta del siglo XIX, a precios competitivos.

Este mineral, en la época, se conocía que abundaba en el anticlinal de Bilbao, en el norte de España. Además, se sabía que presentaba condiciones inmejorables para su explotación: proximidad de la cuenca al puerto (la ría), mineral compacto, rico y homogéneo, localizado en capas superficiales, fáciles de explotar en forma de cantera, la infraestructura que se debía de construir para su explotación y exportación era de bajo costo. Todo ello iba a determinar que el mineral producido y puesto en el puerto y en Inglaterra, alcanzase precios altamente competitivos <sup>148</sup>.

Nuevamente, Bilbao y la ría, a igual que lo había sido en el siglo XVIII, se convertiría en el nuevo eje del desarrollo económico y demográfico del País Vasco y del Norte de España entre 1876-1900, actuando la minería de hierro y el sector exterior como catalizadores de dichas transformaciones. Para finales de siglo, Bilbao se había «convertido ya en un gran centro financiero al que acuden capitales que no son sólo vascos, sino de otras partes del país», y del extranjero, favoreciendo así la potenciación del desarrollo industrial y de las sociedades anónimas. Según la misma fuente periodística económica, a Barcelona como plaza financiera se la veía con «desconfianza», por la tendencia especuladora de su banca, habiéndose propagado la idea entre los inversionistas que «Sociedad Anónima y probabilidad de invertir el capital para perderlo o esterilizarlo en beneficio de los iniciadores, casi se considera hoy sinónimo en Cataluña»; «en cambio, en Vizcaya, el pequeño capital hasta ahora se entrega confiado a los que toman iniciativas útiles (...), pues los negocios creados han tenido base sólida» <sup>149</sup>. Para 1901, existía en la plaza de Bilbao un importante complejo financiero representado por el Banco de Bilbao fundado en 1857, la sucursal del Banco de España, el Banco de Comercio (1891), Banco de Vizcaya (1901), Crédito de la Unión Minera (1901) y el banco inglés «Unión Bank of Spain and England», que cuenta «con una clientela inglesa importante donde hay intereses de esa nación» <sup>150</sup>. En definitiva, Bilbao se había convertido en la ciudad española más dinámica desde el lado económico, industrial y financiero <sup>151</sup>, pero también desde el ideológico y político como lo resaltan la influencia que tuvieron los políticos y burgueses vascos en el sistema político de la Restauración, y la fuerza con la que nacieron el socialismo político (PSOE) y sindical (UGT), y el nacionalismo vasco (PNV). Este dinamismo económico transmitió sus efectos positivos a las provincias limítrofes, dinamizando su economía y, sobre todo, los sectores industriales que habían surgido en la etapa anterior de 1841-1872.

<sup>148</sup> M.W. Flinn: «British Steel and Spanish ore: 1871-1914», en *The Economic History Review*, vol. VIII, n.º 1, 1955, pág. 85. M. González Portilla: «La Formación...», vol. I, cap. I. M. Montero: «Mineros, banqueros y navieros», Leioa, 1990, 496 páginas.

<sup>149</sup> J.G.H.: «Bilbao Financiero», R.M.M.I., 1891, págs. 131-132.

<sup>150</sup> *Ibidem*.

<sup>151</sup> L.V. García Merino: «La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao», Bilbao, 1987, 844 páginas.

Este dinamismo también se refleja en la evolución de la población. Las tasas anuales de crecimiento demográfico de la margen izquierda de la ría registran un salto espectacular en la década nacida tras la finalización de la segunda guerra carlista en 1876. Entre 1877-1887, la tasa anual de crecimiento demográfico de la zona fue del 8,38 %. También los otros municipios de la ría presentan elevadas tasas de crecimiento: Bilbao lo hacía en un 4,29 % y la margen derecha en un 3,67 %. La tasa media anual del conjunto de la ría seguía siendo espectacular, del 5,46 %. Crecimiento que repercutía sobre la media provincial que es del 2,18 %.

Los efectos dinamizadores de la revolución industrial van a continuar en las décadas siguientes, modernizándose la economía y la sociedad vascas, lo mismo que la estructura de su población. Las tasas de crecimiento demográfico de la ría se mantendrán elevadas hasta 1930, evolucionando a la par que el desarrollo económico e industrial de la zona durante las coyunturas expansivas del último cuarto del siglo XIX, la de la Primera Guerra Mundial y la de la Dictadura de Primo de Rivera, según lo pone de manifiesto la evolución de las tasas de crecimiento demográfico de los períodos de 1887-1900, 1910-1920 y 1920-1930 (véase tabla 1.27). En la margen derecha los efectos de esta revolución industrial llegan más amortiguados en los primeros momentos, para crecer por encima de la media de la margen izquierda y del conjunto de la ría desde 1887 y hasta 1930. La explicación está en que su industrialización y urbanización es menos intensa en la primera fase, y en el progresivo desplazamiento de las clases altas y medias-altas al área residencial de Guecho y al nacimiento de nuevos barrios obreros próximos a la ría y al ferrocarril de Bilbao-Plencia.

*Tabla 1.27: Evolución de la tasa anual de crecimiento demográfico*

Período	Ría	Margen izq.	Margen dcha.
1887-1900	3,56	3,59	4,70
1900-1910	1,45	1,50	1,95
1910-1920	2,37	2,27	4,06
1920-1930	2,32	2,47	3,01

Los efectos de la crisis económica de los años de 1930 y los derivados de la guerra civil se trasladarían a la población. El paro, la recesión económica y la pérdida de población por la guerra son factores que explican la desaceleración del crecimiento demográfico de la ría, que llega a una tasa de crecimiento anual del 0,79 %, cifra que es debida al crecimiento experimentado por Bilbao (1,88 %, porcentaje que en parte es consecuencia de la anexión del Ayuntamiento de Erandio en 1940), mientras que la margen izquierda presenta una tasa media anual para el decenio del 0,16 %. Sin embargo, esta baja tasa se debe a los crecimientos negativos

Tabla 1.28: Evolución de la población de la Ría de Bilbao y su comparación con Vizcaya y País Vasco (1787-1930)

Total	1787	1857	1860	1877	1887	1900	1910	1920	1930
Ría (a)	26.075	40.944	43.270	60.906	103.644	163.389	188.707	238.539	299.940
Vizcaya (b)	113.846	16.287	168.659	189.954	235.659	311.361	349.923	409.550	485.205
País Vasco (c)	274.713	410.795	424.014	450.678	509.619	603.596	673.788	766.775	891.710
a/b. 100	22,9	25,54	25,66	32,06	43,98	52,48	53,24	58,24	61,82
a/c. 100	9,49	9,97	10,2	13,51	20,34	27,07	28,01	31,11	33,64

de los pueblos mineros (San Salvador del Valle menos 0,99 %, Santurce-Ortuella menos 0,37 %, Abanto-Ciervana menos 0,93 %), que vivían una profunda crisis derivada del declive de la minería vizcaína.

En resumen, el período de 1877-1930 (54 años), presenta una tasa de crecimiento demográfico para la conurbación de la ría del 3,05 %. Tasa que ninguna conurbación o área metropolitana española, y muy pocas europeas, han soportado durante más de medio siglo en el proceso de modernización económica y social.

### 1.3.2. El sector exterior y la primera industrialización

#### *a) La siderurgia británica y el mineral de hierro vizcaíno*

La nueva división internacional del trabajo que estaba emergiendo en la segunda mitad del siglo XIX entre el centro desarrollado y las zonas y países más atrasados, en la que los países desarrollados se convirtieron en exportadores de manufacturas, bienes de equipo y capitales hacia los países y regiones menos desarrollados, e importadores de materias primas y alimentos de éstos, será la coyuntura histórica que posibilite la industrialización y el desarrollo de la sociedad capitalista en el País Vasco, y la coyuntura que caracterice la tipología industrial vasca. Dentro de esta división internacional del trabajo hemos de englobar la explotación de la cuenca minera del anticlinal de Bilbao en el último tercio del siglo XIX, que se convierte en la gran suministradora de mineral de hematites para la siderurgia británica y, en menor medida, para la Europa continental (Francia, Alemania y Bélgica), recibiendo capitales y tecnología de estos países a través de las compañías mineras que fundan para explotar la cuenca minera y exportar el mineral producido, o incipientes compañías siderúrgicas como la «Cantabrian» en 1870, que comienza la construcción de una gran planta siderúrgica, y que terminaría vendiéndose al Marqués de Mudela y denominándose «San Francisco de Mudela».

Las ventajas de todo tipo que presentaba la cuenca minera del anticlinal de Bilbao, que ya hemos señalado anteriormente, para su explotación y la exportación del mineral obtenido, estimulan a una serie de capitales extranjeros y autóctonos a invertir en la creación de sociedades para explotar la cuenca.

Estas ventajas se vieron potenciadas por la legislación liberal económica desarrollada durante el sexenio revolucionario, y que se había materializado en una nueva legislación minera (ley de bases generales para la nueva legislación de minas de 29 de diciembre de 1868), arancelaria (ley de 12 de julio de 1869) y de sociedades (ley

de 19 de octubre de 1869), que allanaban el camino al desarrollo del capitalismo, a la inversión extranjera y a la circulación de capitales y mercancías tanto en el interior como hacia el exterior. Cambios legislativos que tuvieron que contribuir al desarrollo de la iniciativa privada y del capitalismo en el País Vasco en un momento de coyuntura favorable como la que iba a dar comienzo en la década setenta.

En definitiva, la convergencia de toda esta serie de factores fueron los condicionantes que estimularon y favorecieron la inversión extranjera para explotar la cuenca minera vizcaína-santanderina del anticlinal de Bilbao e iniciar, aunque de forma esporádica, el asentamiento siderúrgico. Dos tipos de inversores extranjeros sobresalieron en este proceso. Uno de ellos estaba relacionado con las empresas siderúrgicas europeas que necesitaban hematitas para producir acero Bessemer, empresas que terminan fundando compañías mineras filiales con el fin de abastecerse del mineral que necesitaban, como fueron las sociedades Orconera y Franco-Belga. El otro grupo estaba más relacionado con el propio negocio minero, y con las posibilidades que ofertaba de ser una industria altamente remuneradora. Como así resultó. En este proceso, lógicamente también participará la burguesía autóctona, que se había situado no sólo en condiciones excelentes, sino inmejorables, en la meta de partida, ya que además de disponer de capitales y de conocer el negocio, habían ido adquiriendo la propiedad de muchos de los terrenos de la zona minera y marismas de la ría, con las desamortizaciones y la compra, para terminar controlando la minería por medio de la moderna legislación minera, que dio comienzo con la ley de minas de 1825 y culmina con la ley de bases generales... de minas de 1868<sup>152</sup>. Entre los apellidos de la burguesía autóctona que más van a destacar en este sector, estarán los Ibarra, Chávarri, Sota y Aznar, Lezama-Leguizamón, Gandarias, Duñena, Martínez de las Rivas y otros.

En resumen, las ventajas que presentaba de la cuenca minera eran ya conocidas en Inglaterra y países occidentales europeos, circunstancia que no fue óbice para que los propietarios mineros potenciasen el conocimiento de las excelencias del mineral, remitiendo pequeños cargamentos a Inglaterra y Francia en los años de 1860<sup>153</sup> con el fin de divulgar las excelencias del mineral vizcaína. Las trabas que existían a la explotación capitalista de la minería vizcaína de hierro y a la exportación del mineral fueron progresi-

<sup>152</sup> «Colección Legislativa de Minas, conteniendo todas las disposiciones vigentes que rigen en esta materia, y un repertorio completo de las leyes y ordenanzas antiguas que han regido en los dominios españoles». Recopilación realizada por la Junta Superior Facultativa de Minas, y publicadas por R.O., Madrid 1889, imp. del Colegio Nacional de Sordos, Mudos y Ciegos, 2 tomos. M. Montero: «La California del hierro...», op. cit., capítulos 2-8.

<sup>153</sup> Juan Mañe y Fláquez: «El Oasis. Viaje al país de los fueros. Provincia de Vizcaya», Barcelona, 1878, pág. 425.

vamente desapareciendo en la década de los sesenta. A principios de 1863, se suprimía el elevado gravamen que todavía existía sobre la exportación, y durante el sexenio revolucionario la nueva legislación minera de 1868, la librecambista de 1869 y la de Sociedades del mismo año, terminaron por alisar el camino a la explotación capitalista de la minería española y vizcaína, facilitándose a la vez la entrada al capital extranjero en el sector, y las exportaciones de la materia prima y de los beneficios.

En estos años, es cuando se inicia la construcción de la infraestructura que va a hacer posible la explotación y exportación masiva de mineral en las décadas siguientes. Con dinero público, de la Diputación de Vizcaya, se construye el primer ferrocarril minero: el de Triano. Poco tiempo después, daba comienzo la penetración de sociedades extranjeras con capitales, ingenieros y técnicos, con los que se inicia la construcción de la mayor parte de la infraestructura que posibilitó la extracción y exportación masiva de mineral.

La sociedad inglesa «The Bilbao River and Cantabrian Railway C.L.» se creaba en 1870, iniciando poco después la construcción del ferrocarril de Galdames que uniría las minas de esta localidad con el embarcadero de Sestao. Al año siguiente, en 1871, la «Luchana Mining C.» enlazaba las minas del Regato en Baracaldo con el embarcadero que la sociedad tenía en Luchana-Baracaldo, compañía que fue financiada por W. Armstrong y los señores Balcokow Vaughan y C.

Además, en estos años, sociedades siderúrgicas inglesas, francesas, belgas y alemanas, interesadas por el mineral de la zona, entablaban negociaciones con el grupo económico familiar «Ibarra y Cía.», orientadas a explotar las minas del grupo vasco. En 1873, las empresas inglesas Iron C. y Consett Iron C., y la alemana Fried Krupp, en colaboración con el grupo vasco, fundaban la sociedad inglesa «Orconera Iron Ore, C.L.», y, años después, en 1876, los grupos siderúrgicos franceses «Société de Lenain» y «Société de Montataire», y la «Société Cockerill», belga, con el mismo grupo «Ibarra y Cía.», creaban la «Société Franco-Belge des mines de Somorrostro». En ambas compañías, el grupo vasco participaba en el 25 % del capital.

En definitiva, con la llegada de los capitales y técnicos extranjeros, dio comienzo la rápida construcción de la infraestructura minera necesaria (ferrocarriles, tranvías aéreos, cadenas sinfín, planos inclinados, embarcaderos) que posibilitó la extracción y exportación de mineral en gran volumen. Entre 1876-1882, se invirtieron más de 41 millones de pesetas en estos medios de transporte, absorbiendo lógicamente el grueso de la inversión los ferrocarriles con el 88 %.

*Tabla 1.29: Inversión de la infraestructura minera en Vizcaya entre 1876-1882*

	Pesetas
Caballerías y sus aparejos	45.000
Buques con carros	300.000
Carreteras	80.000
Vías aéreas	2.245.000
Planos inclinados automotores	2.000.000
Ferrocarriles	36.184.000
Canalitos de Ugarte	90.000
Gabarras ocupadas en los canales	15.000
Total	41.159.000

Fuente: M. González Portilla: «La formación...», vol I, pág 42.

La propia sociedad Orconera había realizado una inversión de 11.235.000 pesetas para 1883<sup>154</sup>, y transportado 4.120.000 de toneladas de mineral por su ferrocarril, correspondiendo la mayor parte (entre el 80-85 %) al propio. Sociedad que a pesar de esta gruesa inversión, pudo distribuir unos dividendos que oscilaron entre el 40-45 % del capital entre 1880-89<sup>155</sup>. Dato en si mismo que nos refleja la elevadísima rentabilidad del sector minero vizcaíno en la década ochenta<sup>156</sup>. Estas inversiones serían complementadas con las realizadas por las instituciones públicas como la Diputación de Vizcaya, que había construido el primer ferrocarril minero, el de Triano, y la Junta de Obras del Puerto que, desde su constitución en 1877, comenzó una serie de inversiones orientadas a mejorar la navegación por la ría y la barra de entrada al puerto en la desembocadura del río Nervión, y que concluiría con la más importante obra, que sería el puerto exterior del Abra en Santurce. A finales del siglo, las inversiones en infraestructura llevadas a cabo a lo largo del período se habían materializado en las siguientes construcciones: 117,5 kilómetros de ferrocarriles mineros, 19 tranvías aéreos, 28 cargaderos, además de las cadenas sinfin, planos inclinados, lavaderos, hornos de calcinación y otros elementos. También las inversiones e innovaciones llegaron a la propia producción como lo refleja la evolución de las máquinas utilizadas y la fuerza de vapor empleada, lo que había de mejorar sustancialmente la productividad del capital y de la mano de obra, y, por lo tanto, la cuenta de resultados de las compañías mineras. La fuerza mecánica expresada en caballos de vapor pasó de 118 C.V. en 1885 a 1.419 C.V. en 1900 y 7.825 C.V. en 1913.

En definitiva, toda esta serie de mejoras e inversiones aumentaron la capacidad productiva del obrero minero. La relación C.V./obrero mi-

<sup>154</sup> R.M.M.I., 1884, pág. 19.

<sup>155</sup> R.M.M.I., 1890, pág. 110.

<sup>156</sup> M. González Portilla; «La formación...», op. cit., vol. I, capítulo primero; M. Montero: «Mineros...», op. cit.



nero se incrementó en un 450 % del año de 1885 a 1900, lo que se había de reflejar en la productividad. La producción por obrero minero vizcaíno ascendía de 134 toneladas en 1868 a 390,3 toneladas en 1880, a 506,8 toneladas en el año económico 1890-91 y a 601 toneladas en 1901. Sin embargo, los costos medios de la tonelada de mineral a boca mina siguieron manteniéndose bajos a lo largo del período, oscilando entre 2,8-3,6 pesetas en los años de 1876-1889 y entre 4-5 pesetas en el período 1890-99<sup>157</sup>. Estos costos más los representados por el transporte hasta la ría sumarían una cantidad equivalente entre el 40 %-50 % del precio de venta para el primer período y algo más del tercio (30-40 %) para el segundo, quedando, por lo tanto un amplio margen de beneficios a los empresarios y sociedades productoras y exportadoras de mineral, posibilitando el enriquecimiento rápido de la burguesía autóctona vinculada al sector minero. Como muestra de lo dicho tan sólo citaremos algunos ejemplos de sociedades mineras. La «Compañía Minera de Setares» de Sota y Aznar, desde su fundación en 1886 hasta 1907, repartió dividendos equivalentes a 55 veces el capital desembolsado y 24 veces el nominal (más de 14 millones de pesetas). Los años que menos dividendos distribuyó entre los accionistas respecto del capital nominal fueron en 1890 y 1892 con un 30 % y un 45 %, el resto de los años de 1889 a 1895 superó el 50 %, alcanzando el máximo en 1895 con un 90 %. Entre 1896-1913, los dividendos anuales repartidos por la sociedad superaron o fueron equivalentes al capital nominal, variando entre el 100 % y el 235 %. La compañía Consett distribuyó dividendos que oscilaron entre un 32,5 % y un 42,5 % entre 1884-89. La Orconera repartió unos dividendos entre sus accionistas del 41,25 % en 1888 y 45 % en 1889, «y unos dividendos parecidos en los siete u ocho años precedentes a los citados»<sup>158</sup>. En 1900, la Compañía Setares había conseguido unos beneficios líquidos de 2.243.884 pesetas, que equivalían al 381 % del capital social y al 627 % del capital desembolsado, distribuyendo unos dividendos equivalentes al 175 % del capital-social. La Sociedad Franco-Belga, en uno de los peores años de las dos últimas décadas del siglo del sector minero vizcaíno, en 1893, obtenía unos beneficios equivalentes al 73 % del capital social.

Las obras de M. Montero sobre la minería han evidenciado nuestras teorías de que fue la minería de hierro el sector dinamizador de la primera industrialización vizcaína a finales del siglo XIX. En su libro «La California del hierro» demuestra que «el desarrollo minero fue el origen del boom industrial de fines de siglo»<sup>159</sup>.

En resumen, todos los datos anteriormente expuestos nos muestran un sector minero pujante del que la burguesía autóctona y el capital

<sup>157</sup> M. González Portilla: «La formación...», op. cit., vol. I, págs. 55-56, nota 38.

<sup>158</sup> R.M.M.I., 1890, pág. 110.

<sup>159</sup> M. Montero: «La California del hierro...», op. cit., pág. 285. Es la obra más completa sobre la minería de hierro vizcaína.

extranjero obtuvieron elevados beneficios, alcanzando una rentabilidad el capital invertido en el sector impensable para la época a escala mundial, y terminando en manos del capital autóctono alrededor del 60 % de los beneficios producidos por el sector vía de las sociedades propias, de la participación en sociedades extranjeras, de arrendamientos y royalties, en el último cuarto del siglo XIX, distribuyéndose el valor del mineral producido en la siguiente proporción:

*Tabla 1.30: Valor del mineral de hierro vizcaíno (1876-1899)*

	Millones pesetas
Ganancias	585
Salarios	161
Otros gastos	140
Valor ingresos totales	886

Fuente: Manuel González Portilla: «La Formación...», vol. I, pág. 72.

De esta cantidad (886 millones de pesetas), al menos un 63 % quedaría en el propio país en forma de beneficios, salarios y otros gastos. A estas cifras se le deben agregar los beneficios invertidos por el capital extranjero en infraestructura y otros negocios. Estos enormes recursos de capital y monetarios, que con los procedentes de las etapas anteriores y los obtenidos en otros sectores como el naviero o los conseguidos en otras sociedades, más el capital extranjero y el proveniente de otras regiones españolas, serán el basamento de la financiación del desarrollo económico, industrial y financiero, primero de Vizcaya, y después del País Vasco, extendiendo su influencia a las provincias limítrofes y, posteriormente, a otras provincias españolas. Bilbao pasaba a ser la capital industrial y financiera que gestionará dicho desarrollo, a la vez que se convertía en la segunda ciudad financiera de España, después de Madrid.

En cuanto a las cifras de producción de mineral, la creciente demanda interna como externa en la década sesenta, se había de reflejar en las cantidades de mineral producido, que aumentaron en los últimos años de la década, para frenarse en los años de la guerra carlista de 1872-76. Al finalizar ésta, realmente es cuando dio comienzo la etapa histórica decisiva de la minería vizcaína en la que tanto la producción como las exportaciones de mineral de hierro viven un período de fuerte y continua expansión hasta finales de siglo. Con el cambio de siglo, se inicia también el cambio de tendencia que viene auspiciado por los rendimientos decrecientes de la minería vizcaína, decadencia que fue profundizándose en los años de la primera guerra mundial para alcanzar su máxima depresión en los años de 1930. La cuenca del anticlinal de Bilbao, en la que hay que incluir la zona occidental de Cantabria, se había convertido en la gran región productora de España de mineral de hierro del último tercio del siglo XIX. Como ya se ha señalado, la mayor par-

te de la producción vizcaína de mineral de hierro se exportará, el 89 %, yendo a Inglaterra más de las dos terceras partes del mismo, algo más de 58 millones de toneladas entre 1878-1900, lo que equivalía al 63 % de la producción y al 70 % de las exportaciones.

*Tabla 1.31: Producción media anual de mineral de hierro en Vizcaya*

Quinquenios	Toneladas	Porcentajes respecto de la producción de España
1861-1865	81.776	40,46 %
1866-1870	159.055	50,72 %
1871-1875	243.720	39,79 %
1876-1880	1.144.927	67,44 %
1881-1885	3.329.231	80,82 %
1886-1890	4.009.702	77,21 %
1891-1895	4.394.683	81,80 %
1896-1900	5.487.026	69,54 %
1901-1905	4.885.405	59,35 %
1906-1910	4.450.976	48,31 %
1911-1915	3.257.079	40,50 %
1916-1920	2.535.419	49,72 %
1921-1925	1.695.691	47,40 %
1926-1930	2.178.853	41,94 %
1931-1935	1.360.516	58,26 %

Fuente: Estadística(s) Minera(s). Eduardo Merelló Llasera (Dr. Gerente A.H.V.). «La siderurgia española. Su pasado, presente y porvenir». Madrid 1943.

En resumen, como hemos ido desentrañando, la aportación del sector minero vizcaíno al desarrollo del capitalismo industrial y financiero vasco del último cuarto del siglo XIX fue decisiva, aunque sin olvidarnos de que las bases del mismo se habían puesto en sucesivas etapas históricas anteriores, y la contribución del capital extranjero y de otras provincias españolas. Tanto la calidad del mineral obtenido como el volumen del producido y exportado, favorecieron asimismo el nacimiento de la moderna siderurgia en la década de 1880 y la expansión de la marina mercante bilbaína, que fue otro de los grandes sectores económicos que aportaron enormes recursos de capital a la economía vizcaína, vasca y española en general, a través de los cuantiosos beneficios obtenidos, y que podríamos situarlos en la onda de la propia minera. Un ejemplo de esta dinámica nos lo ofrece el grupo naviero Sota-Aznar, que como tal comienza a funcionar, a mediados de la década ochenta con un barco, en el negocio naviero, y 15 años después, en 1900, poseían una de las flotas españolas mercantes más rentables, modernas y mayores de España, con 25 barcos y un tonelaje de 51.757 toneladas, que equivalía al 8 % de la marina mercante española. Con los beneficios obtenidos, estos empresarios pudieron amortizar en unos pocos años el valor del barco. Hasta 1900, casi la mitad del tonelaje (el 46 %) de la flota Sota-Aznar se había amortizado en un tiempo record, inferior a 4 años, y el 83 % en menos

de 6 años, mostrándonos lo espectacular que resultó el negocio naviero en la etapa del desarrollo acelerado de la industrialización vizcaína.

**b) *La expansión de la marina mercante: mercado exterior y mineral de hierro***

La tradición marítima vasca que se remontaba a los siglos anteriores, y la existencia de una marina mercante al inicio de la etapa de la revolución industrial vasca, fueron las bases de partida sobre las que se desarrolló la nueva marina mercante bilbaína. La existencia de un elevado fletaje a transportar en una navegación de ida y vuelta en base al mineral, al lingote y al carbón, estaba ahí, y la burguesía bilbaína supo aprovechar el negocio que tenía al alcance de la mano. El creciente volumen de mineral que se había que transportar a Inglaterra y a otros puertos europeos, y de carbón (hulla y coke), además de tecnología y otros productos, que se debían de traer de Inglaterra y Europa, convirtieron a este transporte marítimo en un negocio en expansión, seguro y rentable. Miembros de la burguesía bilbaína, algunos de ellos importantes propietarios y exportadores de mineral, como Martínez de las Rivas, Sota y Aznar, Durañona y Gandarias, Ibarra y otros, realizaron importantes inversiones en la adquisición de barcos mercantes en las dos últimas décadas del siglo XIX, para entrar en el sector naviero y participar de los beneficios que reportaba el mismo. Las inversiones realizadas en la adquisición de barcos mercantes para hacer esta carrera, por la burguesía bilbaína, fue espectacular como lo evidencian el crecimiento del tonelaje de los barcos matriculados en Bilbao entre 1882 y 1900. Realmente, en estos años, el crecimiento de la marina mercante española se iba a deber a la expansión experimentada por la marina bilbaína. En efectos, de 315.000 toneladas de crecimiento que tuvo la marina mercante española, en Bilbao se registraron 228.400 toneladas (el 76 %), en Barcelona 63.000 toneladas (el 20 %) y en el resto de puertos españoles 12.800 toneladas, (el 4 %). Al final del siglo, Bilbao era uno de los mayores puertos europeos por el volumen de mercancías que circulaban por el mismo, y se había convertido en el primer puerto español en tonelaje de mercancías y en buques matriculados. En 1900, tenía matriculada el 53 % del tonelaje de la marina mercante española. El crecimiento y modernización de la marina mercante española en las dos últimas décadas del siglo, y que queda reflejado por los barcos de vapor matriculados, se debió básicamente a la aportación realizada por la burguesía bilbaína a través del puerto de Bilbao. Si la participación de Bilbao y Barcelona eran del 25 % y 24,30 % respectivamente del tonelaje de la marina mercante de vapor en 1882, para 1900 se habían distanciado considerablemente, ascendiendo la participación de Bilbao al 52,70 % y disminuyendo la de Barcelona al 22 %.

Tabla 1.32: Marina mercante de vapor matriculados en:

	1882		1900	
	Barcos	Tonelaje bruto	Barcos	Tonelaje bruto
Bilbao	74	65.775	171	304.948
Barcelona	58	63.982	77	127.314
España	368	263.458	470	578.454

Fuente: Anales de la Construcción y de la Industria, 1883, pág. 14, para 1882. Revista Bilbao, mercantil, minera, industrial y marítima, 1901, págs. 219, para 1900.

En resumen, con los cuantiosos beneficios obtenidos dentro y fuera del sector, los propietarios navieros financiaron la adquisición de la flota mercante, cuyo plazo de amortización, según datos del finales de siglo, se consiguió en un tiempo record como nos lo evidencia la propia evolución de los barcos de «Sota y Aznar». Hasta 1900, el 46 % de la flota mercante de Sota y Aznar había conseguido unos beneficios medios anuales del 25 % del capital de cada barco, que integraban una compañía, lo que les permitió su amortización completa en un período que osciló entre 2 y 5 años; en el 18,70 % del tonelaje los beneficios medios anuales oscilaron entre el 17-20 %; en el 11,9 % del tonelaje entre el 14,3-17 %, y finalmente el 4,7 % del tonelaje obtuvo el mínimo de beneficio medio anual, con el 13 %. En los años de finales de siglo, la compañía naviera Sota y Aznar, que tenía un capital de 9.539.000 pesetas en 1900, obtenía unos beneficios: de 2.486.090 pesetas (el 26,06 % respecto del capital) en 1899 y 3.262.113 pesetas (el 34,20 %) en 1900. En sólo dos años, los beneficios habían ascendido al 60,26 % del capital. En definitiva, la elevada, rentabilidad del sector, del que la burguesía autóctona obtuvo una cuantiosa masa de beneficios, que unidos a los procedentes de la minería, y en un plano inferior a los obtenidos en los otros sectores industriales, financieros y de servicios, la masa de capital que se concentró en la plaza de Bilbao fue considerable en el último cuarto del siglo XIX. Masa que con las aportaciones de capital extranjero en el sector minero y siderúrgico, y las procedentes de otras provincias españolas centradas fundamentalmente en la industria siderúrgica y metalúrgica, se financió el desarrollo económico, industrial y financiero de Vizcaya, a la vez que incidía sobremanera en las otras provincias vascas y limítrofes al País Vasco, y en España. Mientras tanto, Bilbao se convertía en la plaza económica y financiera más activa de España, habiendo creado para 1901 el sistema bancario más dinámico y sólido del territorio español. Entre 1876-1899, el capital (nominal y obligaciones) de las sociedades creadas en Vizcaya ascendía a 634 millones de pesetas, habiéndose amortizado ampliamente con los beneficios obtenidos el capital invertido, a la vez que financiaban su propia expansión y la creación de nuevas empresas y sociedades tanto en el País Vasco como fuera de él.

*Tabla 1.33: Beneficios obtenidos por los vapores de la Cía. Sota y Aznar desde el inicio de la explotación de cada barco hasta 1902*

Nombre del buque	Tiempo trabajando		Total ganado	Que representa al año
	Año	Meses	%	%
Músques	12	11	328,17	25,26
Abanto	13	0	184,44	14,10
Ciérbana	12	1	215,68	17,79
Sestao	12	7	267,11	21,21
Santurce	11	8	186,25	16,16
Somorrostro	11	3	276,45	24,48
Poveña	10	1	149,47	14,74
Algorta	10	1	161,68	15,98
Baracaldo	9	4	194,67	20,77
Albia	8	2	361,96	43,77
Begoña	6	0	204,44	33,91
Portugalete	5	7	124,37	22,09
Deusto	5	3	120,63	22,93
Erandio	5	11	172,14	29,06
Plencia	4	5	98,82	21,96
Arminza	4	3	65,38	15,20
Bakio	4	11	145,93	29,50
Górliz	4	5	79,71	14,89
Guecho	4	9	139,32	29,05
Bermeo	4	9	103,89	21,53
Mundaka	3	8	35,59	9,66
Elantxobe	3	7	46,27	12,81
Ea	3	9	142,25	37,11
Lekeitio	3	6	44,36	12,50
Gorbea-Mendi	3	8	55,99	15,16

*Fuente:* Memoria de la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Cía. Sota y Aznar, del año 1902, Bilbao 1903, Cuadro n.º 4.

La excepcional coyuntura de los años interseculares, 1898-1901, trajeron sobre la zona tal avalancha de beneficios y capitales, que convirtieron a estos años posiblemente en los más espectaculares del desarrollo económico vasco. En Vizcaya, se fundaron 341 sociedades con un capital nominal de 699 millones de pesetas de la época, una cifra cercana a los presupuestos del Estado. En estos años se constituyen las empresas más emblemáticas del país: A.H.V., Papelera Española, la Compañía naviera de Sota y Aznar y la actual banca bilbaína con la fundación del Banco Vizcaya y Crédito de la Unión Minera, etc.

### **c) El nacimiento de la moderna siderurgia: mercado exterior y expansión de la industria de transformación**

El sector siderúrgico es otro de los protagonistas de la revolución industrial en el País Vasco, y que más va a condicionar la evolución posterior de la economía vasca ante el creciente peso que fue

adquiriendo la industria metalúrgica y de transformación del hierro y acero a lo largo del siglo XX.

La creciente demanda de mineral y lingote de hematites por la siderurgia inglesa y europea, con las que se producía el acero Bessemer, en las décadas de 1870 y 1880, fueron los factores desencadenantes del nacimiento de la nueva industria siderúrgica vizcaína y, con ella, de la española. Tanto intereses económicos vascos, vinculados a la fabricación siderúrgica, a la explotación minera y al capital comercial, como españoles y europeos, ante las posibilidades que ofrecía la zona de la ría de Bilbao, se convirtieron en los promotores del nacimiento de las modernas fábricas siderúrgicas con las que España entraba en una nueva etapa del desarrollo del capitalismo, y en la que la industria pesada y de transformación serán las nuevas industrias dinamizadoras de la economía española, frente a la etapa anterior dominada por la industria textil y el sector minero de exportación.

Los primeros intentos de crear un importante complejo siderúrgico se remontan a principios de los años de 1870, de manos de capitales ingleses. En 1870, la sociedad inglesa «The Cantabrian» prepara la construcción de una gran planta siderúrgica de primera transformación en las playas de Sestao. La construcción de los primeros hornos altos dio comienzo en 1871, siendo abastecidos por las minas de Galdames a través del ferrocarril del mismo nombre. El estallido de la guerra carlista paralizó las obras, de tal forma que al concluir ésta, la coyuntura y las posiciones en las que quedó la sociedad inglesa, la forzaron a abandonar el proyecto fabril, que terminó siendo vendido al Marqués de Mudela<sup>160</sup> en 1879, el cual lo pondrá en funcionamiento en octubre de 1880 con el nombre de «San Francisco de Mudela».

Esta fábrica, que era la más moderna y mejor montada para producir lingote de hierro, a principios de los ochenta, producía en el primer año de su funcionamiento, en 1881, 35.974 toneladas de hierro colado, el equivalente al 31 % de la producción nacional, siendo de 56.454 toneladas en 1884, el 45 % de la producción española.

Las otras dos sociedades siderúrgicas (Altos Hornos de Bilbao —A.H.B.—, y la Vizcaya) se crearon en 1882, partiendo de intereses y capitales distintos. La «Sociedad de Altos Hornos y Fábricas de Hierro y Acero de Bilbao» (A.H.B.) la fundaron capitalistas vascos representados por la firma «Ibarra y Cía.», propietarios de las fábricas siderúrgicas «Nuestra Señora del Carmen de Baracaldo»

<sup>160</sup> A. Bahamonde y L.E. Otero: «La reproducción patrimonial de la élite burguesa madrileña en la Restauración. El caso de Francisco de las Rivas y Ubieta, 1834-1882», en A. Bahamonde y L.E. Otero (eds): «La sociedad madrileña durante la Restauración, 1876-1931», 2 vols., Madrid, 1989, vol. I, págs. 523-594.

y «Nuestra Señora de la Merced de Guriezo», y de importantes cotos mineros en los que se habían basado la creación de las sociedades mineras Orconera y Franco-belga; capitalistas comerciantes bilbaínos, y capitalistas españoles y franceses vinculados a instituciones financieras de ambos países (Banco de Barcelona, Banco de Castilla, Banco de Urquijo, Crédito Mobiliario y Credit Mobilière de Francia), entre cuyos nombres destacaban los Pereire, Girona, Urquijo, Angolotti, Rodríguez de San Pedro.

*Tabla 1.34: Socios fundadores de A.H.B.*

Socios	Acciones	Células de Fundador
Juan M. <sup>a</sup> de Ibarra	1.600	100-B 0
Gabriel M. <sup>a</sup> de Ibarra	1.600	100-B
Cosme de Zubiría	1.600	100-B(testamentaria)
José Vilallonga y Gipuló	800	50-B
Mariano Vilallonga y Gipuló	800	50-B
Dña. Sotera de la Mier (Vda. de Gorostiza)	800	50-B
Sres. C. de Murrieta y C. <sup>a</sup> de Londres	600	50-B
Fernando Luis de Ibarra	200	9-B
Cayo Pombo	200	8-B
José A. de Ibarra	200	9-B
Luis de Zubiría	200	9-B
Ramón de Ibarra	200	9-B
Pedro de Galindez	200	B
José de Gurtubay	300	22-B
Juan de Gurtubay	200	B
Dña. Cesarea Roales (Vda. de Urizar)	100	4-B
Ezequiel de Urigüen	700	40-B
Braulio de Urigüen	200	B
Juan Barat y Priou	2.000	101-M
Crédito Mobiliario Español	500	22-M (1)
Gustavo Pereire	1.000	44-M (1)
Emilio Pereire	500	22-M (1)
Enrique Pereire	200	8-M (1)
Ernesto Polck	100	4-M (1)
Duque Decares	100	4-M (1)
Conde de Chaurdordy	100	4-M (1)
Conde de Bernard	300	12-M
Faustino Rodríguez San Pedro	200	8-M
Tomás de Ibarrola	100	4-M
Alfredo Biarez	100	4-M
Eugenio Dubois	100	4-M
José Sierra	400	16-M
Federico Luque	400	16-M
José Semprun	100	4-M
Ernesto Loubet	200	8-M (2)
Bertrand Loubet	100	4-M (2)
Calixto Loubet	100	4-M (2)

La nueva sociedad siderúrgica A.H.B. se constituyó sobre las antiguas fábricas de la sociedad «Ibarra y Cía», que fueron valoradas en 5.500.000 pesetas, aportando los otros socios el capital restante para su constitución como sociedad, que se fijó en un capital social



Tabla 1.35: Socios fundadores de A.H.B.

Socios	Acciones	Células de Fundador
Isidro Velasco	400	16-M
Federico Solaegui	200	9-B
Bando de Castilla	1.950	86
Crédito General de Ferrocarriles	1.200	53
Jaime Girona y Agrafel	1.000	44
Juan Manuel de Urquijo	1.700	75
Marqués de Vinent	700	31-M
Rafael Cabezas	300	13
Joaquín Angolotti y Merlo	200	10-M
Joaquín Henrich	50	2
Ignacio Girona	100	4
Francisco Laiglesia	50	2-M
José Alvarez	50	2-M
Total	24.950	

Fuente: M. González Portilla: «La siderurgia vasca...», págs. 24-25.

Las letras mayúsculas (B=Bilbao y M=Madrid) son las abreviaturas de la ciudad donde están depositadas las acciones.

- (1) F. Luque firma como Administrador del Crédito Mobiliario Español y en representación de los señores Pereire, Polack, Decares, Chaurdordy...
- (2) La representación de estos socios es asumida por Juan Barat.
- (3) En representación de la sociedad, firma su director gerente Joaquín Angolotti.

de 12.500.000 pesetas, y la construcción de nuevas dependencias y la remodelación de las anteriores. En los tres primeros años se realizaron inversiones superiores a 6 millones de pesetas, superando los 9 millones para 1890. El capital inmovilizado ascendía de 5.686.989 pesetas en diciembre de 1882 a 12.247.649 pesetas en diciembre de 1885 y 15.153.899 pesetas a fines de 1890.

Los promotores de la nueva siderurgia habían analizado las ventajas económicas y de mercado que les podía ofrecer la nueva realidad industrial que estaba surgiendo en la ría de Bilbao. «El resultado de estos estudios nos hizo comprender fácilmente que las minas de Bilbao reunían, sin disputa, las condiciones apetecidas y que en aquella misma comarca las fábricas de Baracaldo y Guriezo, que producían ya el hierro en varios artículos con gran aceptación de los mercados, podrían servir de base para la realización de nuestro pensamiento, adquiriéndolos e introduciendo en sus talleres las reformas necesarias que nuestra proyectada fabricación y los adelantos de la maquinaria, conocidos hasta la fecha, reclamaban»<sup>161</sup>. Las inversiones se orientaron a dotar a la nueva sociedad siderúrgica de unas instalaciones modernas, al unísono con las más avanzadas de Europa, y que se agruparon en tres secciones:

<sup>161</sup> A.A.H.V.: «Libro de Actas del Consejo de Administración de A.H.B.», tomo I, años 1882-86, pág. 4.

Cabecera siderúrgica con nuevos hornos altos, convertidores Bessemer y Siemens-Martin, y trenes de laminación. Instalaciones que la convertirán en la empresa siderúrgica más moderna de España desde mediados de los ochenta, y con una importante capacidad productiva tanto de lingote de hierro como de carriles, vigas, ángulos y chapas de acero.

Tanto la fábrica «San Francisco de Mudela» como A.H.B. se construyeron con tecnología inglesa, y en cuya instalación y proceso de fabricación participaron activamente técnicos ingleses y europeos<sup>162</sup>.

La «Sociedad Anónima de Metalurgia y Construcciones (Vizcaya)» (la Vizcaya) se va a fundar también en 1882 de la mano de un reducido grupo de empresarios relacionados con la minería de hierro y las actividades mercantiles, entre cuyos miembros destacaron los hermanos Chávarri, y especialmente Víctor Chávarri el alma de la empresa y de la política vizcaína de finales de siglo. La sociedad se constituyó con un capital social de 12.500.000 pesetas, y distribuida del siguiente modo.

*Tabla 1.36: Propietarios-accionistas fundadores de la Vizcaya*

Propietarios-Accionistas	Acciones
Sres. Olano, Larrínaga y Cía	5.000
Benigno de Salazar y Mac-Mahon	3.000
Juan de Durañona y Arrarte	3.000
Víctor de Chávarri y Salazar	3.000
Benigno de Chávarri y Salazar	3.000
Pedro P. de Gandarias y Navea	2.000
Federico de Echevarria y Rotaeché	2.000
Emiliano de Olano y Loizaga	2.000
José M. <sup>a</sup> de San Martín y Mende	2.000
Total acciones	25.000

Fuente: M. González Portilla: «La siderurgia vasca...», págs. 41.

Parte de sus miembros fundadores fueron excelentes ingenieros, como los hermanos Chavarri y Olano, formados en el extranjero, y que conocían muy bien las nuevas tecnologías siderúrgicas, y especialmente la belga de la sociedad Cockerill, que fue la empresa encargada de construir la nueva fábrica en las marismas de Sestao. Este grupo no escatimó recursos financieros para el pronto desarrollo y puesta en funcionamiento de la empresa. A finales de 1885 se habían invertido 5.392.000 pesetas, momento en el que se encendían los primeros hornos altos, para llegar a 10 millones de

<sup>162</sup> M. González Portilla: «La siderurgia...», op. cit., págs. 33-40.

pesetas en 1889 y 13.334.000 pesetas en 1891 lo gastado en «establecimiento y construcciones». En este período se levantaron las principales instalaciones de la fábrica: la construcción de los hornos altos y accesos, con un costo superior a los 7 millones de pesetas, y cuyas principales obras se ejecutaron en 1884-1885, y la construcción de las baterías de coque, hornos de acero Siemens-Martin, trenes de laminación, hornos pudler y convertidores Robert, cuya ejecución se realizó entre 1889-1891, habiendo absorbido su costo unos 7.200.000 pesetas.

Con la construcción de estas tres nuevas sociedades siderúrgicas, San Francisco de Mudela, A.H.B. y La Vizcaya, cuyas fábricas se levantaron en los ayuntamientos de la margen izquierda de la ría de Bilbao, en Baracaldo y Sestao, la industria siderometalúrgica española experimentó un espectacular vuelco tanto desde su capacidad productiva como de ubicación geográfica. Industrias siderúrgicas, especialmente las dos últimas, que, por la tecnología avanzada utilizada, se situaron en los niveles de las siderurgias europeas más modernas. Tal cual se diseñaron, por su competitividad y capacidad de producción, estaban orientadas, en una primera fase, a exportar el lingote de hierro, susceptible de ser transformado en acero Bessemer, al mercado europeo, además de hacerse progresivamente con el mercado español. La Vizcaya y San Francisco de Mudela se habían especializado en sus primeros años en la producción de lingote de hierro para la venta. La Vizcaya, entre 1886-91, de una producción de 444.515 toneladas de lingote de hierro vendió 420.424 toneladas, el equivalente al 94,6 % de la producción, yendo al extranjero el 69 %.

En cuanto a los cambios estructurales que trajeron las nuevas siderurgias vizcaínas, éstos fueron fundamentales para entender el ulterior desarrollo industrial de España y del País Vasco. La capacidad productiva de la industria siderúrgica española se incrementó sustancialmente en estos años de finales y principios de siglo, a la vez que se entraba en un nuevo ciclo modernizador de la economía española con la industria pesada y de transformación. El promedio anual de producción de hierro colado en 10 años pasaría de 69.140 toneladas/año en el quinquenio de 1876-80 a 184.600 toneladas/año en el de 1886-90, correspondiendo a Vizcaya el 31 % de la producción en el primer quinquenio y el 77 % en el segundo. La hegemonía de la producción siderometalúrgica española que la había detentado Asturias desde los años 1860, pasaba desde mediados de la década de 1880, a Vizcaya y el País Vasco, que la mantendrá hasta los años de 1950.

Estos cambios estructurales en la industria siderúrgica vinieron acompañados de importantes ganancias en la productividad como lo refleja el siguiente cuadro. Datos que no hacen mas que resaltar la competitividad diferencial que había alcanzado la siderurgia vizcaína en el mercado español respecto de la asturiana.



Tabla 1.38: Productividad del obrero en la siderurgia (Tns./obrero)

Año	Lingote de hierro		Acero (*)	
	Vizcaya	Asturias	Vizcaya	Asturias
1876-1880	16,47	9,79	8,58	9,23
1886-1890	44,86	9,64	15,2	11,27
1906-1910	47,73	17,55	40,18	12,19

\* Se incluye el hierro fundido.

### 1.3.3. La generalización industrial y la metalurgia

Simultáneamente al nacimiento y expansión de la industria siderúrgica vizcaína, y como consecuencia de la misma, se fue levantando y asentando una importante industria metalúrgica y de transformación en Vizcaya, extendiéndose dicha dinámica según avanzamos los primeros decenios del siglo XX a las provincias limítrofes, y especialmente a Guipúzcoa. Fábricas que transformarán el hierro y acero en productos más elaborados como tubos, hojalata, materiales de construcción, clavazón, calderas, cables y material para la industria minera, construcción naval, diversos bienes de equipo, material de ferrocarriles, etc.

En resumen, a principios del siglo XX, en 1902, la dinámica industrializadora existente en Vizcaya hacía que ya existiesen 27 empresas siderometalúrgicas y navales, y 65 fábricas y talleres metalúrgicos, que empleaban a unas 23.000 personas. Dinámica que se fue extendiendo a otros municipios vascos, a la vez que contribuía a transformar su fisonomía de pueblos escasamente poblados en los que predominaba el paisaje rural, a un progresivo desarrollo de lo urbano e industrial.

En Vizcaya, la población que vivía en municipios de menos de 2.000 habitantes se reducía del 57,4 % en 1857 al 25,4 % en 1900, mientras aumentaba la que vivía en ciudades de más de 10.000 habitantes del 11,2 % al 35 %. Estos cambios se iniciaron con intensidad en la ría de Bilbao para extenderse progresivamente al conjunto del país según avanzaba la modernización económica y social. En efecto, la ría pasó de una población de 40.944 habitantes en 1857 a 163.389 en 1900 y a 299.940 habitantes en 1930, representando el 25,5 % de la población vizcaína y el 10 % de la vasca en el primer año, el 52,5 % y 27,1 % en 1900, y el 61,8 % y 33,6 % en 1930. Para 1970, la población de la ría ascendía a 769.214 habitantes, lo que equivalía al 73,7 % de la demografía vizcaína y al 41 % de la vasca.

La población activa de la ría también se transformó profundamente. La población agrícola activa pasó del 51 % en 1851 al 13 % en 1900. En cifras, la población activa no agrícola aumentaba de unas 10.000

Tabla 1.39: Distribución de la población vasca por municipios (%)

	Municipios menores de 2.000 hab.			2.000-10.000 hab.			Más de 10.000		
	1857	1900	1950	1857	1900	1950	1857	1900	1950
Vizcaya	57,40	25,40	20,00	31,40	39,50	39,70	11,20	35,00	62,80
Guipúzcoa	37,30	24,50	9,80	52,50	56,20	34,10	10,20	19,30	56,10
Alava	58,90	50,20	41,90	21,70	18,00	13,90	19,40	31,90	44,20

Tabla 1.40: Evolución de la población de la Ría de Bilbao (1857-1930)

	1857	1860	1877	1887	1900	1910	1920	1930
Baracaldo	2.369	2.688	4.710	8.868	15.013	19.429	26.906	34.209
Sestao	384	341	1.077	4.374	10.833	11.820	15.579	18.335
Portugalete	1.435	1.527	3.053	3.412	5.182	5.663	7.629	10.169
Santurce+Ortuella	1.509	1.622	2.614	5.360	7.781	8.839	10.199	14.467
Getxo	2.079	2.156	2.651	3.649	5.442	7.359	11.399	16.859
Bilbao	17.923	17.923	32.734	50.772	83.306	93.536	112.819	161.987
Abanto y Ciervana	1.172	1.227	2.260	7.153	8.853	9.848	9.543	9.878
S.S. Valle	722	798	1.033	5.114	6.748	6.390	6.964	8.228
Deusto	1.819	1.899	2.323	2.972	4.142	5.777	7.911	*
Begoña	3.788	4.535	1.867	2.662	5.802	7.279	11.097	*
Abando	4.379	5.079	2.771	4.015	*	*	*	*
Erandio	1.628	1.678	1.813	2.931	6.385	6.881	10.045	11.268
Leioa	600	643	781	943	1.846	2.347	3.249	5.096
Basauri	811	831	868	1.038	2.056	3.539	5.199	9.444
Alonsótegui	326	323	351	381	*	*	*	*
Total Ría	40.944	43.270	60.906	103.644	163.389	188.707	238.539	299.940
Total Vizcaya	160.287	168.659	189.954	235.659	311.361	349.923	409.550	485.205
% sobre total	25.54	25.66	32.06	43.98	52.48	53.93	58.24	61.82

Fuente: Censos.

personas el primer año a algo más de 70.000 el segundo. Para 1910 el sector industrial en la economía vizcaína y vasca era hegemónico tanto en lo que respecta a riqueza creada como a la población activa empleada.

En definitiva, según avanzamos en el primer tercio del siglo XX, la modernización de la economía y sociedad vasca fue penetrando progresivamente por los valles vizcaínos y guipuzcoanos, extendiéndose moderadamente a las otras provincias periféricas, Alava y Navarra, en las que el sector agrario siguió siendo dominante hasta la década de 1960. En Guipúzcoa, para 1920, el sector industrial había ascendido al primer lugar tanto en valor respecto al PIB provincial como en población activa empleada.

*Tabla 1.41: Distribución de la población activa en Vizcaya y País Vasco en 1910*

	Vizcaya según censo	Vizcaya rectificado censo	País Vasco según censo
Agricultura	30,1	20,2	34,7
Industria	44,2	44,3	37,2
Servicios	25,7	35,5	28,1
Total	100	100	100

La industria metalúrgica guipuzcoana empleaba ya para 1915 el 31 % de la población activa industrial de la provincia, 5.776 obreros de un total de 18.536, seguido a cierta distancia por el textil y papelerero que daban empleo al 14,5 % y 13 % respectivamente. En los años de la coyuntura alcista de la Gran Guerra continuó esta tendencia al crecimiento del sector metalúrgico y a su incremento en la participación del sector industrial. Es la industria motor en Guipúzcoa, y cuyo número de fábricas pasa de 144 en 1915 a 198 en 1917 y a 391 en 1923 con un aumento del 171,5 % entre el primer y último año.

Además del sector industrial siderúrgico y metalúrgico, otras ramas industriales continuaron expansionándose, entre las cuales hemos de destacar la papelera, textil, armera y cementos, cuyos orígenes se remontan al período protoindustrial y a los orígenes del capitalismo en el País Vasco, 1842-1872. En estos años del siglo XIX, tanto la industria papelera como la textil conocerán un importante proceso de modernización e innovación tecnológica, lo que les permitió aumentar su capacidad productiva y su dimensión, siendo las empresas que presentan una ratio mayor obreros/fábrica en 1915, además de la química y el transporte. La tradición armera guipuzcoana, localizada en Eibar, Elgoibar, Placencia



Tabla 1.42: El sector industrial en Guipúzcoa en 1915

Industrias	Fábricas (a)	Obreros (b)	a/b
Metales	144	5.776	40,10
Textil	36	2.689	74,70
Papelero	32	2.395	74,80
Alimentación	66	1.471	22,30
Construcción	36	1.041	28,20
Químico	14	879	62,80
Transporte	9	837	93,00
Vertido	17	565	33,20
Mobiliario	30	511	17,00
Tabaco	1	403	403,00
Otros	82	1.245	15,20
Total	533	18.536	34,80

Fuente: Consejo Provincial de Fomento: «Estadística Industrial de la provincia, 1915», recopilada por L.Castells: «Fueros y conciertos. La Liga Foral Autonomista de Guipúzcoa (1904-1906), San Sebastián 1980, pág. 73. La tercera columna es elaboración propia.

y Vergara, a la sombra del nuevo impulso industrializador, y desaparecidos los impedimentos administrativos que dificultaban la expansión de la producción, se revitaliza nuevamente, aumentando la producción de armas, especialmente de escopetas y revólveres. De 1881 a 1911 la fabricación de revólveres pasó de 21.097 a 436.049 respectivamente. La pervivencia de la tradición artesanal facilitó el arraigo y desarrollo de una tipología empresarial capitalista representada por la pequeña y mediana empresa. Así, en Eibar, de existir solamente 5 fábricas de armas en 1890, había 105 en 1930.

Las papeleras que comenzaron su andadura en el período de 1842-1866, de la mano del capital comercial acumulado en la etapa anterior <sup>163</sup>, conocen una nueva etapa expansiva y de modernización tecnológica y financiera a partir de 1876, en la que destaca el creciente uso de la máquina de vapor, que refuerza a la energía hidráulica, la implantación de las satinadoras cilíndricas y máquinas de tirar papel. Sin embargo, la innovación más destacable fue la sustitución de la materia prima, del trapo y el material textil, por la madera y paja en la fabricación de papel <sup>164</sup>. De la mano de esta industria comenzaba la penetración de las coníferas en el bosque vasco.

Estas innovaciones mejoraron la capacidad productiva de las fábricas cuya producción media diaria ascendía de 712 kilos en 1876 a 3.600

<sup>163</sup> Montserrat Gárate: «Guipúzcoa preindustrial 1800-1880», (tesis doctoral), 2 vols., pág. 289.

<sup>164</sup> W. Orbe: «Progreso industrial de Guipúzcoa», San Sebastián, 1902, original mecanografiado de 14 páginas, que el autor remite a P. Alzola (Archivo de la Liga Vizcaína de Productores (A.L.V.P), carp. 42. El artículo sería publicado en la revista «Nuestro Tiempo», enero-marzo de 1903.

en 1900 y 123.000 kilos en 1920. En este año, la producción de la industria papelera guipuzcoana equivalía al 60 % de la española <sup>165</sup>.

En esta industria, a principios del siglo XX, a igual de lo que estaba sucediendo en otros sectores como el siderúrgico, metalúrgico, etc., se iniciaba un proceso de fusiones y concentraciones que culminó con la creación de Papelera Española S.A. en 1901, y el cartel papelerero de 1919 (Cooperativa de los fabricantes de papel de España). La Papelera Española S.A. fundada en 1901 con domicilio en Bilbao y un capital de 20 millones de pesetas, terminará controlando y monopolizando el sector y el mercado español. Para 1922, concentraba el 74 % del capital nominal de las sociedades papereras españolas y producía el 79,6 % del papel en 1920.

En síntesis, esta dinámica industrial fue convirtiendo progresivamente a la ría de Bilbao, a Vizcaya y al País Vasco, en una región industrial con una fuerte implantación de la industria metalúrgica, y que según entramos en el siglo XX, y nos acercamos a la segunda mitad del mismo, la hegemonía de la misma será aplastante dentro del sector industrial vizcaíno y vasco con las implicaciones que va a tener cuando estalle la crisis de 1973 y la posterior recesión.

La segunda industrialización vasca, la de 1950-1974, se adelanta en más de una década a la industrialización española. De nuevo la ría y la margen izquierda, como lo había sido en el último cuarto del siglo XIX, volvían a ser los protagonistas claves de esta industrialización, transformación que es fielmente reflejada por las cifras demográficas. La participación de la ría pasa de representar el 13,5 % de la población vasca en 1877 al 27,1 % en 1900, para ascender al 34 % en 1940 y al 41 % en 1970. Las tasas anuales de crecimiento también experimentan un nuevo impulso entre 1950-1975, para entrar en una progresiva disminución en la segunda mitad de los setenta y en un crecimiento negativo en la década ochenta como consecuencia de la profunda recesión en la que se encuentra subsumida la industria vasca. La excepción va a ser los ayuntamientos de la margen derecha que de nuevo vuelven a crecer en base a convertirse en zonas residenciales de las clases medias y medias altas que se trasladan de Bilbao y otros ayuntamientos de la margen izquierda a este área en busca de un nuevo hábitat y promoción social.

En este final del siglo, y como consecuencia de la excesiva especialización industrial hacia la metalurgia del hierro y del acero, el País Vasco se sumerge en un largo proceso desindustrializador y en un profundo declive económico, convirtiéndose en una de las regiones de la Unión Europea que menos ha visto crecer su PIB per cápita entre 1973 y 1993, habiendo perdido 60 puntos respecto del PIB per cápita español en dichos años.

<sup>165</sup> Alfonso Churrua: «Guipúzcoa industrial. Datos Estadísticos», San Sebastián, 22 septiembre de 1922. Datos recogidos por M. Gárate: «Guipúzcoa preindustrial...», pág. 292.

Tabla 1.43: Evolución de las tasas anuales de crecimiento demográfico

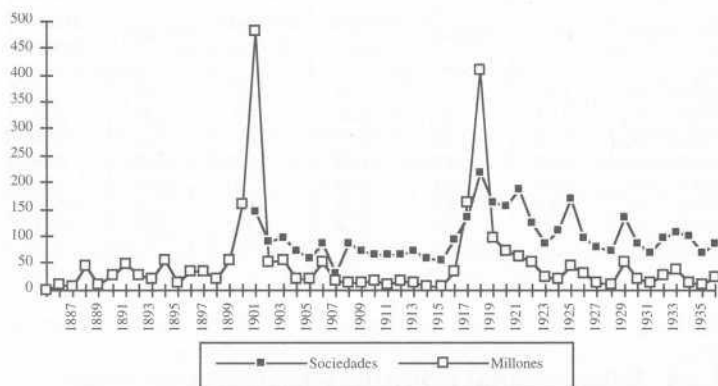
Periodos	Ría	Bilbao	Margen Izda.	Margen Dcha.	Vizcaya	País Vasco
1940-1950	1,43	1,63	1,19	0,85	1,07	1,05
1950-1960	3,56	2,65	5,40	1,98	2,87	2,60
1960-1970	3,78	3,26	4,31	5,01	3,30	3,20
1970-1975	2,13	0,98	2,48	8,30	2,00	1,98
1975-1981	0,39	0,08	0,13	3,24	0,43	0,50
1981-1986	-0,64	-2,67	-0,53	7,06	-0,22	-0,23
1986-1991	-0,33	-0,33	-0,68	0,60	-0,21	-0,01

### 1.3.4. Bilbao: capital industrial y financiera del norte

Como ya se ha señalado, los cuantiosos capitales que se concentraron en Bilbao en las décadas a caballo de ambos siglos, convirtieron a la plaza en el centro español más importante de la actividad económica y financiera del período. La gran concentración de capitales en la zona sitúa a Bilbao en la ciudad española en la que el tipo de interés o precio del capital-dinero resultaba más bajo: del 4,5 % en 1887, cuando en la mayoría de las ciudades españolas estaba por encima del 6 %, y en muchas de ellas entre el 8-12 % <sup>166</sup>.

Bilbao, para principios del siglo XX, según un testimonio de la época se había «convertido ya en un gran centro financiero al que acuden capitales que no son sólo vascos, sino de otras partes del país». La inversión y creación de riqueza la va a recoger el importante sistema financiero existente y creado a principios de siglo XX: Banco de Bilbao en 1857, Banco de Comercio en 1891, Banco de Vizcaya en 1901 y Crédito de la Unión Minera en 1901, además existía una potente sucursal del Banco de España cuyos beneficios en la década de 1920 se aproximaban a los de la sede matriz de Madrid, y el banco inglés «Unión Bank of Spain and England». La constitución de nuevas sociedades es otro indicador de este dinamismo económico, como se recoge en el siguiente cuadro, y que la coyuntura económica de cada tiempo histórico tiende a acelerar la inversión y creación de nuevas sociedades o a desacelerarlo. Así, por ejemplo, la coyuntura expansiva de finales y principios de siglo como la de la primera guerra mundial y la de la Dictadura de Primo de Rivera fueron fases de incremento de las inversiones, de la riqueza y de la creación de nuevas sociedades, empresas y negocios.

<sup>166</sup> M. González Portilla; «Estado, Capitalismo y desequilibrios regionales (1845-1900). Andalucía y País Vasco», San Sebastián 1985, págs. 287-313.

*Gráfico 1.1 Creación de sociedades y capital nominal de las mismas. Bilbao. 1886-1936*

En definitiva, según entramos en el siglo XX, la banca bilbaína fue consolidando sus posiciones en el sistema financiero español y convirtiéndose Bilbao en la segunda plaza financiera de España después de Madrid. Pero lo que es aún más importante es que por su rigurosidad y solvencia la sitúan a la cabeza del sistema bancario español. En 1922, la banca bilbaína sumaba un capital nominal equivalente al 22,2 % (325 millones de pesetas) del capital nominal de la banca española (1463 millones de pesetas), sin embargo sus reservas ascendían al 42,1 % (110 millones) del total de reservas de la banca española. La cartera se distribuía tal como refleja la tabla 1.44.

*Tabla 1.44: Distribución de la cartera de la Banca (millones de pesetas)*

	Efectos comerciales		Fondos Públicos		Valores industriales		Total	
	Mill.	%	Mill.	%	Mill.	%	Mill.	%
Banca bilbaína	188,3	18,9	246,1	28,3	172,9	27,9	607,3	24,4
Banca española	996,7	100	869,4	100	618,8	100	2.484,9	100

Fuente: Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII (1922); Madrid 1923. El cuadro es elaboración propia.

En otras palabras, el peso económico alcanzado por Vizcaya y el País Vasco en la economía nacional nos lo reflejaría ese 19 % de todos los efectos comerciales nacionales negociados por la banca de Bilbao. Pero la cartera relacionada con los depósitos de fondos públicos, sobre todo de Deuda Pública, y de valores industriales, es donde mejor se plasmará el dinamismo de dicha banca, habiéndose convertido en un soporte fundamental de la industrialización tanto apoyando a los sectores tradicionales como los siderome-

talúrgicos, ferrocarriles y tranvías, navieras y mineras, como a los nuevos entre los cuales cabe destacar el respaldo decisivo que dio el Banco de Vizcaya al desarrollo del sector eléctrico español. Un ejemplo de este apoyo al sector industrial por la banca bilbaína es el peso que tenía su cartera de valores industriales en el conjunto de la banca española, y que ascendía al 28 % en 1922. Por otra parte, la burguesía bilbaína, y en general la vasca, usó la asociación de capitales a través del impulso dado a las sociedades anónimas, y la captación de ahorro privado vía la banca y la Bolsa como medios de financiación del desarrollo industrial. El prestigio del capitalismo bilbaíno, donde «los negocios creados ha tenido base sólida», tomando palabras prestadas de la época, atrajo al «pequeño capital»<sup>167</sup> a la inversión productiva empresarial. Una buena demostración de lo dicho son las cifras de ahorro popular depositadas en la banca española en el período 1901-1905, donde la banca bilbaína absorbía el 29,6 % de dicho ahorro y la vasco-navarra el 46,9 %<sup>168</sup>. El respaldo que tuvo la Sociedad Anónima como instrumento empresarial de desarrollo del capitalismo vasco también nos lo evidencia el peso que tuvieron las sociedades anónimas en la plaza de Bilbao y en el País Vasco. En 1922, el 18 % del capital nominal de las sociedades anónimas españolas estaba domiciliado en Bilbao, ascendiendo el del País Vasco al 22,3 %. Datos en definitiva que no hacen más que resaltar el elevado grado de modernización alcanzado por la economía vasca respecto de la española y aún la catalana, en la que la plaza industrial y financiera de Bilbao de la mano de la burguesía autóctona, fue su principal instrumento y soporte.

La banca bilbaína además de dar soporte financiero y comercial a la industria estuvo vinculada a la actividad industrial. Analizando la interdependencia económica y financiera a través de las conexiones vía de los consejos de administración de las sociedades anónimas, nos encontramos que para principios de los años veinte aquellas conexiones se habían multiplicado. La interdependencia entre los tres grandes bancos bilbaínos (Banco Bilbao, Banco Vizcaya y Crédito de la Unión Minera) con ciertas empresas y sectores se había estrechado. Así, el consejo de administración de Banco Bilbao de 1922, compuesto por 29 miembros y entre los que se incluyen dos directores generales y el subdirector, ocupaban 165 vocalías de consejos de administración de otras empresas, lo que suponía un promedio 6,7 vocalías por consejero. Las principales relaciones las tenía establecidas el Banco con los sectores económicos y empresas tradicionales, a diferencia de lo que sucedía con el Banco Vizcaya.

<sup>167</sup> J.G.H.: «Bilbao Financiero» en R.M.M.I., 1891, pag. 131-132.

<sup>168</sup> Anuario Financiero de Sociedades Anónimas de España. Año III. 1918. Madrid 1919, pags 711-715. Los datos son elaboración propia.

*Tabla 1.45: Participación del Consejo de Administración del Banco Bilbao en los consejos de otros sectores en 1922*

Sectores	Vocalías de consejo
Minero	30
Ferrocarriles	29
Siderurgia	13
Metalurgia <sup>169</sup>	14
Navieras	10
Cementos y edificaciones y obras públicas	7

*Tabla 1.46: Participación del Consejo de Administración del B.B. como consejeros de otras sociedades en 1922*

Sociedades	Consejeros comunes
Banco Comercio	27
A.H.V.	4
Ferrocarril del Norte	4
Hulleras Turón	4
Siderurgia del Mediterráneo	3
Fundiciones de Vera	3
Dicido	3
Sdad. General de Ferrocarriles	3
Sdad. Petrolífera Española	2
Euskalduna	2
Edificaciones y obras	2
Ferrocarril Santander-Bilbao	2
Ferrocarril de la Cía. Española de Africa	2
Ferrocarril Amorebieta-Guernica	2
Ferrocarril Bilbao-Portugalete	2
Ferrocarril San Sebastián-Fuenterrabía	2
Hotel Carlton	2
Combustión Nacional	2
Talleres Ibaizabal	2
Sdad. Española de Evaporación	2
Talleres Gernica	2
Talleres Miravalles	2
Talleres Deusto	2
Auxiliar Marítima	2
Los Pirineos S.A.	2
Basauri S.A.	2
Antimonio de Villasbacu	2
Sierra Menera	2
Cía. Minera Morro de Bilbao	2
Mina Teverga	2
Coto Teuler	2
Argentífera de Córdoba	2
S. Minera de Porcía	2
Funicular de Archanda	2
Tranvía Irún-Fuenterrabía	2
60 sociedades	1

<sup>169</sup> Se incluyen en este apartado metalúrgicas, y maquinaria y construcciones metálicas: El consejo de administración del B.B. lo era a su vez del Banco de Comercio,

El Banco de Vizcaya se había convertido en el banco promotor del sector eléctrico español, como lo evidencia el hecho de que los miembros del consejo de administración participasen en 66 vocalías de consejos de administración de sociedades eléctricas y de gas. También su presencia era importante en otros sectores como el minero (21 C), ferrocarriles y tranvías (24 C), y metalúrgico <sup>170</sup> (16 C).

*Tabla 1.47: Participación del Consejo de Administración del Banco Vizcaya en los consejos de otras sociedades en 1922*

Sectores	Vocalías	%
Electricidad y gas	66	36,2
Ferrocarriles y tranvías	24	13,2
Minero	21	11,5
Metalurgia <sup>171</sup>	*	8,8
Edificaciones y obras públicas	9	4,9
Navieras	8	4,4
Material eléctrico	7	3,8
Químico y farmacéutico	4	2,2
Construcción de buques	3	1,7
Banca	3	1,7
Crédito diverso	3	1,7
Hoteles	3	1,7
Otros	15	8,2
Total	182	100

La mayor presencia del banco en el sector eléctrico y en ciertas empresas es muy significativo de su apoyo a los nuevos sectores y empresas punteras surgidas en el primer cuarto del siglo XX. Miembros destacados del capitalismo bilbaíno y el Banco Vizcaya se sitúan en la vanguardia del desarrollo industrial español.

La presencia del banco «Crédito de la Unión Minera» (C.U.M.) se iba a centrar fundamentalmente en la minería (30 C), ferrocarriles y tranvías (18 C), electricidad y gas (15 C), químico (9 C), siderúrgicas (8 C) y navieras (8 C). Pero su conexión con otros bancos le haría más dependiente como lo evidencia el hecho de que 9 miembros del consejo de administración del Banco Central fuesen consejeros del C.U.M., lo que equivalía al 41 % de su consejo. Datos que no hacen más que evidenciar las conexiones que existían entre intereses financieros bilbaínos y madrileños, y que también los encontramos en la banca Urquijo. La penetración en el País

por lo que sus relaciones con la banca se reducía a una vocalía en el consejo de administración del Banco Central.

<sup>170</sup> En este apartado incluimos maquinaria y construcciones metálicas, y metalúrgicas.

<sup>171</sup> En este apartado incluimos maquinaria, construcciones metálicas y metalúrgicas.

*Tabla 1.48: Participación del Consejo de Administración del Banco Vizcaya en los consejos de otras sociedades en 1922*

Empresas	Sectores	Vocalías
Cooperativa Electra Madrid	Eléctrico y gas	9
Sdad. Electra de Lima	Eléctrico y gas	9
Electra de Viesgos	Eléctrico y gas	8
Unión Eléctrica Vizcaína	Eléctrico y gas	6
Hidroeléctrica Ibérica	Eléctrico y gas	5
Sdad. Electrificación Industrial	Eléctrico y gas	5
Unión Eléctrica de Cartagena	Eléctrico y gas	5
Hidroeléctrica Española	Eléctrico y gas	4
Hispano Americana de Electricidad	Eléctrico y gas	3
Electra Valenciana	Eléctrico y gas	3
Cía A. Mengemar	Eléctrico y gas	2
Gas de Madrid	Eléctrico y gas	2
Sdad. Explotadora de petróleos	Minas	10
Sdad. Española de Construcciones	Maquinaria	9
Sdad. Ibérica de Construcciones	Material eléctrico	5
Cía Marítima del Nervión	Navieras	6
Cía Urbanizadora Metropolitana	Edificaciones	4
Cía Metropolitana Alfonso XIII (Metro Madrid)	Ferrocarriles	4
Cía Metropolitana de Barcelona (Metro Barcelona)	Ferrocarriles	3
Maquinaria Reforzadoras de Alpargatas	Industria diversa	4
Caja de Emisiones con garantía del Estado	Crédito diverso	3
Otras		63

Vasco del Banco Central se había extendido también al Banco de Vitoria (4 C), Banco Guipuzcoano (3 C)<sup>172</sup> y Crédito Navarro (2 C). La presencia del Hispano Americano se hacía a través del Banco de San Sebastián con 5 consejeros comunes. La presencia mayoritaria del consejeros del C.U.M. estaba centrada en las siguientes sociedades: Unión Resinera Española (7 C), Ferrocarriles Vascongados (5 C), y con 4 consejeros cada una de las siguientes empresas: Sociedad Minero-siderúrgica de Ponferrada, Minas Lalen y Coto Teuler.

En resumen, todos estos datos no hacen más que evidenciar la creciente participación de la banca bilbaína en el desarrollo industrial del país convirtiéndose en el soporte fundamental del mismo. Así, mientras el Banco Bilbao era el banco de la empresa tradicional vizcaína que se remonta al siglo XIX. El Banco Vizcaya se convertía en el promotor del sector eléctrico español, de ciertas nuevas empresas como la Sdad. Explotadora de Petróleos, Sdad. Española de Construcciones, Cía. Marítima del Nervión, Sdad. Ibérica de Construcciones, «Metros» de Madrid y Barcelona. Mientras el C.U.M., con una posición dependiente del Banco Central, y más modesta que los anteriores, se convertía en el banco de la Unión Minera Española, Ferrocarriles Vascongados, Tranvía Eléctrico de Bilbao-Durango y de varias sociedades mineras.

<sup>172</sup> Corresponde al consejo de administración de 1926.



La asociación de capitales fue otra de las características del desarrollo económico del País Vasco, lo que nos muestra el grado de modernización alcanzado por el capitalismo vasco, siendo la sociedad anónima el instrumento de dicho progreso. En la época ya nos recordaban la maestría alcanzada por la burguesía bilbaína en este tipo de instrumento para la financiación de las iniciativas empresariales. En 1900, se escribía que «las sociedades anónimas es donde los grupos financieros ejercen toda su influencia, y donde se destaca su personalidad(...)». Si están preparados y organizados debidamente para la conquista de la riqueza, son los principales factores para el desarrollo y progreso de la riqueza patria; pero si viven retraídos, apáticos y sin organización, sus negocios respiran un ambiente tan prudente que parece cobarde. Los primeros prosperan y conquistan la riqueza pública, los segundos sólo sirven para conservarla».

«Los grupos financieros de Bilbao figuran al frente de los de la primera clase; los de Barcelona constituyen la segunda(...). Varios son los grupos financieros de Bilbao, que después de disputarse la conquista del suelo vizcaíno y los negocios de la villa, se disputan con ardor y energía los de toda España(...). La mayoría, casi todas las provincias españolas están invadidas de dinero bilbaíno...»<sup>173</sup>.

En definitiva, la calidad de la gestión y solvencia de los negocios emprendidos por los burgueses bilbaínos, favorecieron la confianza entre los inversores de tal forma que se convirtieron en España en «los maestros en el manejo de la sociedad anónima, o sea, del instrumento más moderno y perfeccionado para agrupar capitales y desarrollar el espíritu de empresa en fecundas iniciativas»<sup>174</sup>. Esta confianza había favorecido desde un principio la captación de ahorro privado para la inversión productiva. En 1890, se decía que «en Vizcaya el pequeño capital hasta ahora se entrega confiado a los que toman iniciativas útiles, porque(...) los negocios creados han tenido base sólida...»<sup>175</sup>.

Esta solvencia e imagen positiva del mundo empresarial y financiero bilbaíno fueron factores determinantes del desarrollo económico e industrial del País Vasco, de tal forma que en 1922 cerca de una cuarta parte de los capitales de las sociedades anónimas españolas estaban domiciliados en el País Vasco en 1922. Datos que no hacen más que reflejar el mayor grado de modernización alcanzado por la estructura empresarial vasca respecto de la española, cuando su PIB hacia 1920 no llegaba al 5 % del nacional y su población era el 3,6 % de la española.

<sup>173</sup> «Revista Bilbao, mercantil, minera, industrial y marítima», 1900, pág. 332.

<sup>174</sup> Pablo Alzola y Minondo: «El porvenir industrial, minero y comercial de Bilbao», Bilbao 1907, pág. 31.

<sup>175</sup> J.G.H.: «Bilbao financiero», R.M.M.I., 1890, págs. 130-131.

*Tabla 1.49: Participación del capital de las sociedades anónimas en 1922*

	Capital nominal	Capital desembolsado
Vizcaya	18,10	17,50
País Vasco	23,20	22,40
España	100	100

### 1.3.5. El mercado de capitales y la Bolsa de Bilbao

La financiación de la industrialización procedía fundamentalmente de tres campos: la propia que las empresas conseguían vía de los beneficios, la captada por el sistema financiero del ahorro general social, y que por distintas vías terminaba en los sectores productivos privados como empréstitos, ampliación de la cartera de valores, etc, y la Bolsa. La Bolsa de Comercio de Bilbao inicia su andadura en 1891, que con la de Madrid, eran las únicas Bolsas oficiales. Hasta finales de siglo los principales títulos negociados correspondían a valores públicos, destacando la Deuda pública del Estado. El papel variable y las obligaciones negociadas procedía de unas pocas sociedades anónimas como la Compañía Arrendataria de Tabacos, algunas compañías ferroviarias, el Banco de España, Banco de Bilbao, y como sociedad industrial, A.H.B. En estos primeros años, pocas más sociedades se cotizaban en la Bolsa al ser éstas fundamentalmente empresas familiares. La inversión preferente en la Bolsa de Bilbao era en renta fija, correspondiendo la mayoría a Deuda pública del Estado. Sin embargo, según nos acercamos a los años de finales de siglo, aumenta la importancia de la negociación de los valores empresariales, y para 1898 el volumen negociado de Deuda pública, valores de las sociedades anónimas (acciones y obligaciones) tienden a aproximarse. Al año siguiente, en 1899, las acciones superaban ya a la Deuda pública, acrecentándose la diferencia a la primera década del siglo <sup>176</sup>. Las sociedades cuyos títulos se negociaron en la Bolsa de Bilbao ascendieron de 6 en 1892 a 23 en 1898 y 49 en 1903. En este último año, las principales sociedades que se negociaban en las Bolsa eran 13 bancos, 9 sociedades mineras, 8 navieras, 7 compañías ferroviarias, además de 5 siderúrgicas, 5 monopolios y dos de seguros <sup>177</sup>. La coyuntura expansiva de guerra mundial nuevamente reactivaría la Bolsa de Comercio como consecuencia de la riada de beneficios y

<sup>176</sup> M. Montero: «La burguesía impaciente. Especulaciones e inversiones en el desarrollo empresarial de Vizcaya», Bilbao 1994, pag. 47-57. Sugestivo libro en el que Manu Montero nos adentra en los comportamientos y aptitudes que la burguesía bilbaína tuvo respecto del mercado de capitales y la inversión en las décadas a caballo de ambos siglos.

<sup>177</sup> Ibidem, pag 54

Tabla 1.50: Resumen del total del valor nominal de los títulos negociados en la bolsa de comercio de Bilbao durante los años 1916-1935  
(millones de pesetas)

Años	Fondos públicos	Bancos	Ferroc.	Navieras	Mineras	Eléctricas	Varias	Oblig.	Total
1916	43,3	5,9	14,8	48,9	14,7	9,8	20,4	59,3	216,9
1917	78,7	6,7	14,9	98,8	13,3	6,5	54,2	47,0	319,7
1918	40,0	19,8	33,3	142,8	21,2	163,0	4,5	42,1	466,4
1919	52,7	131,3	12,5	139,1	14,2	264,3	4,3	48,8	666,3
1920	33,2	74,0	8,0	31,1	2,0	138,2	2,8	42,9	331,8
1921	40,0	69,8	4,1	4,8	1,5	49,0	1,0	30,5	200,4
1922	103,5	42,1	4,2	2,9	0,5	19,0	3,1	43,3	218,4
1923	72,7	35,2	3,1	2,4	4,3	20,0	4,8	51,8	194,1
1924	82,6	20,1	11,8	5,2	3,0	27,6	7,2	51,9	209,1
1925	57,5	27,6	14,3	5,4	7,5	34,2	13,0	61,5	221,0
1926	82,3	18,7	12,0	11,8	6,0	33,3	10,8	49,9	224,6
1927	138,4	12,5	12,3	6,6	39,4	38,8	23,4	59,6	330,8
1928	90,0	12,7	15,5	10,4	22,8	131,5	35,5	78,2	396,4
1929	109,6	6,9	17,0	11,6	10,1	77,0	23,8	39,9	295,7
1930	70,1	9,0	27,9	11,5	6,2	64,0	21,7	40,3	250,3
1931	61,2	5,1	25,2	3,1	4,8	45,5	20,2	21,8	186,5
1932	35,5	5,1	8,8	3,1	1,6	31,0	7,8	14,8	108,6
1933	37,5	6,2	23,3	4,2	1,8	26,4	24,3	18,3	141,9
1934	42,7	13,8	28,4	3,8	3,8	26,9	13,5	20,2	152,9
1935	62,2	17,9	15,1	17,8	3,1	55,7	31,3	41,6	244,5

Fuente: Memoria de la Cámara Oficial de comercio, Industria y Navegación de Bilbao, de los años respectivos.

Tabla 1.51: Distribución del total del valor nominal de los títulos negociados en la bolsa de comercio de Bilbao durante los años 1916-1935

Porcentaje sobre el total anual <sup>178</sup>									
	Fondos públicos	Bancos	Ferroc.	Navieras	Mineras	Eléctricas	Varias	Oblig.	Total
1916	19,96	2,72	6,82	22,54	6,78	4,52	9,41	27,34	100
1917	24,62	2,10	4,66	30,90	4,16	2,03	16,95	14,70	100
1918	8,58	4,25	7,14	30,62	4,55	34,95	0,96	9,03	100
1919	7,91	19,71	1,88	20,88	2,13	39,67	0,65	7,32	100
1920	10,01	22,30	2,41	9,37	0,60	41,65	0,84	12,93	100
1921	19,96	34,83	2,05	2,40	0,75	24,45	0,50	15,22	100
1922	47,39	19,28	1,92	1,33	0,23	8,70	1,42	19,83	100
1923	37,45	18,13	1,60	1,24	2,22	10,30	2,47	26,69	100
1924	39,50	9,61	5,64	2,49	1,43	13,20	3,44	24,82	100
1925	26,02	12,49	6,47	2,44	3,39	15,48	5,88	27,83	100
1926	36,64	8,33	5,34	5,25	2,67	14,83	4,81	22,22	100
1927	41,84	3,78	3,72	2,00	1,91	11,73	7,07	18,02	100
1928	22,70	3,20	3,91	2,62	5,75	33,17	8,96	19,73	100
1929	37,06	2,33	5,75	3,92	3,42	26,04	8,05	13,49	100
1930	28,01	3,60	11,15	4,59	2,48	25,57	8,67	16,10	100
1931	32,82	2,73	13,51	1,66	2,57	24,40	10,83	11,69	100
1932	32,69	4,70	8,10	2,85	1,47	28,55	7,18	13,63	100
1933	26,43	4,37	16,42	2,96	1,27	18,60	17,12	12,90	100
1934	27,93	9,03	18,57	2,49	2,49	17,59	8,83	13,21	100
1935	25,44	7,32	6,18	7,28	1,27	22,78	12,80	17,01	100

<sup>178</sup> La suma total tiene desviaciones por redondeo de los decimales.

capitales que se concentraron en Bilbao. En este caso la Bolsa fue un instrumento más para acentuar la concentración de capitales al colocar los grandes propietarios accionistas paquetes de acciones a elevados precios. Entre 1916-1917, las sociedades navieras estuvieron a la cabeza en el valor nominal negociado, ascendiendo de 49 millones de pesetas en 1916 a 143 millones en 1918, lo que equivalía al 22,5 % y 30,6 % del total del valor negociado. Tras la guerra, un nuevo sector productivo español, en el que la participación de capital bilbaíno y el Banco de Vizcaya fueron decisivos para su desarrollo, toma la cabecera dando un salto espectacular por el volumen negociado: nos referimos al sector eléctrico. El valor nominal de este sector negociado en la Bolsa de Bilbao pasaría de ser de 6,5 millones de pesetas en 1917 a 163 millones al año siguiente y a 264 millones en 1919. Se había multiplicado por 40 en dos años las inversiones en eléctricas, y había pasado de representar el 2 % del total del valor nominal bursátil en 1917 al 40 % en 1919. En otras palabras, en estos años de 1918, 1919 y 1920, se iba a hacer un importante esfuerzo de captación de recursos financieros con el fin de financiar la nueva industria eléctrica que tan importante sería en el desarrollo del país. El volumen negociado también experimenta un importante salto. Ya en 1916 se habían negociado 217 millones de pesetas en diversos títulos para más que duplicarse y triplicarse en 1918 y 1919 con 466 millones y 666 millones de pesetas respectivamente. La banca fue otro de los sectores que más se expandieron en la Bolsa al pasar de 6 millones de pesetas de valores negociados en 1916 a 20 millones en 1918 y 131 millones de pesetas en 1919.

En cambio, los valores públicos tendieron a retroceder, y sobre todo en el porcentaje de participación que descendió del 20 % en 1916 al 8 % en 1919.

Terminada la guerra mundial, la crisis económica de 1920-1923 que estalló en España como consecuencia de los reajustes que experimentaron las economías europeas y de la desaparición de los mercados creados en la etapa anterior, se trasladó a la Bolsa en la que no solamente se produjo un fuerte descenso del volumen negociado, se pasa de 666 millones de pesetas en valores negociados en 1919 a 194 millones en 1923, sino también de las cotizaciones de las acciones. Por sectores, navieras, mineras y ferrocarriles fueron los que más sufrieron la crisis. El volumen del valor nominal negociado se redujo drásticamente. El valor negociado de las navieras disminuyó de 143 y 139 millones de pesetas en 1918 y 1919 a 4,8 y 2,9 millones de pesetas en 1921 y 1922, reacción que estuvo vinculado al hundimiento de los fletes y del precio de las acciones. Los valores mineros se hundieron en estos años pasándose de negociar 21 millones en 1918 a tan sólo medio millón en 1922. Los ferrocarriles descendieron de 33 millones a 4 millones en ambos años.

Durante la crisis el refugio para inversión bursátil fue la renta fija, Deuda pública —fondos públicos—, obligaciones y las acciones bancarias y eléctricas.

Los años de la dictadura de Primo de Rivera fueron de crecimiento para la economía vasca que creció más rápida que la española y catalana. Nuevamente la recuperación se había de reflejar en la evolución del capital negociado en la Bolsa de Bilbao, que se duplicó de 1923 a 1928. Por sectores los que atrajeron más capitales fueron las rentas fijas —fondos públicos y obligaciones— y el sector eléctrico que continuaba su expansión de mano de la burguesía bilbaína. En 1927, el 60 % del negocio bursátil fue en renta fija y el 12 % en eléctricas. En 1928, los tres sectores sumaban el 80 % de los valores nominales negociados.

La bolsa iba a vivir profundamente la crisis de 1929 y la posterior depresión experimentando una fuerte sacudida en el mismo año de 1929, para alcanzar el punto mínimo del volumen de dinero negociado en 1932. Esta crisis iba a ser más espectacular en los sectores tradicionales de la economía vasca como la minería, navieras y banca, para extenderse también a sectores que habían paliado mejor las anteriores crisis, como el sector público y las obligaciones, resistiendo mejor el eléctrico, ferrocarriles y varios.

### **1.3.6. La coyuntura excepcional de la primera guerra mundial. La dictadura de Primo de Rivera y la segunda República**

Los beneficios obtenidos durante los años de la primera guerra mundial dieron un nuevo impulso al desarrollo del capitalismo vasco, sobre todo a las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa. Impulso que continuará en la década veinte con la excepción de los años de la crisis de 1920-23. Por lo tanto nos encontramos ante un nuevo avance modernizador que se inicia en 1914 y termina en 1930, con la excepción de los años recesivos anteriormente señalados. La producción siderúrgica alcanza su máximo de la primera mitad del siglo XX en la segunda mitad de la década de 1920 y en 1929.

Los beneficios obtenidos por ciertos sectores económicos se situaron en cotas inimaginables para cualquier avezado en los negocios empresariales, cabiendo destacar los procedentes del sector naviero, aunque también resultaron espectaculares los obtenidos en otras industrias como siderometalúrgicas, papeleras, textiles, eléctricas, banca, etc.

En algunos años de la guerra, las compañías navieras bilbaínas obtuvieron unos beneficios netos superiores al capital desembolsado. En 1918, la compañía Marítima del Nervión consiguió unos beneficios

netos equivalentes al 207 % del capital desembolsado, los de Marítima Unión fueron del 82 %, Naviera Bachi del 255 %, Naviera Vascongada del 216 %, y la Naviera Sota y Aznar del 102 %. Los beneficios netos de la banca bilbaína equivalían al 20 y 25 % del capital desembolsado en 1919 y 1920. Los beneficios brutos de A.H.V. ascendían a 36 y 49 millones de pesetas en 1917 y 1918 respectivamente, equivalentes a 110 % del capital nominal en el primer año y al 50 % en el segundo, año en el que el capital nominal de la empresa pasaba de 32,75 millones de pesetas a 98,25 millones.

Tras la crisis económica, política y social del final del régimen de la Restauración, el golpe de Estado de Primo de Rivera en septiembre de 1923, ponía fin al régimen político de la Restauración. La nueva política económica de la dictadura potenciará el proteccionismo y el corporativismo económico con un creciente intervencionismo del Estado, a la vez que para impulsar la economía e industria nacional se llevó a cabo una importante inversión pública en infraestructura que iba a favorecer fundamentalmente a la industria pesada (siderurgia) y de bienes de equipo, que mayoritariamente estaban ubicadas en la ría de Bilbao y el País Vasco. La producción industrial vasca experimentó un importante crecimiento en estos años respecto de la media española y catalana. En efecto, mientras la producción industrial vasca crecía un 84 % entre 1922 y 1929, la catalana lo hacía tan solo en un 0,14 %<sup>179</sup>. Es decir, la producción industrial catalana permanecía casi estancada y la vasca casi se duplicaba. Si tomásemos como referencia el año 1923, el crecimiento industrial en Cataluña hubiese sido del 2,5 % y el vasco del 99 %. En definitiva, este distinto comportamiento de la producción industrial de ambas regiones se debía a la diferente estructura productiva predominante en cada zona. En el País Vasco, el peso mayoritario industrial venía condicionado por la industria pesada de transformación metalúrgica, mientras en Cataluña predominaba más la industria de bienes de consumo como el textil.

*Tabla 1.52: Evolución de la producción siderúrgica vizcaína y participación en la producción española*

Años	Lingote de hierro (miles de toneladas)	Indíces	% sobre España	Acero (miles de toneladas)	Índice	% sobre España
1922	126,9	100	60,2	189,7	100	58,2
1923	226,5	178	58,2	310,2	164	67,5
1924	325,8	257	69,4	376,3	198	68,2
1925	305,6	241	60,1	378,3	199	58,2
1926	287,1	226	58,3	353,9	187	55,2
1927	327,8	258	55,8	387,5	204	53,1
1928	308,6	243	53,6	419,7	221	52,9
1929	470,1	370	60,9	579,6	306	56,0

<sup>179</sup> A. Carreras: «Industrialización española: estudios de historia cuantitativa», Madrid, 1990, cuadro 1, pag. 56-57. Los datos son elaboración propia.

En cambio, iniciada la crisis de 1929, la coyuntura de los años siguientes, en la década de 1930, se iba a manifestar de formas muy diferentes en los sectores industriales y, por ende en ambas regiones industriales. Fuerte recesión industrial en el País Vasco y crecimiento en Cataluña. Las medidas sociales y de política económica aprobadas y desarrolladas por el Gobierno republicano-socialista entre 1931-33, que se plasmaron en reducción de la jornada laboral y aumento de los salarios, que unido a una mejora de la productividad del sector agrícola<sup>180</sup>, coadyuvaron a incrementar el nivel de consumo de las clases bajas y medias-bajas de la población española compuesta por asalariados y campesinos. Esta mejora del nivel de vida incrementó la demanda de los sectores industriales de bienes de consumo, como el textil, ubicados mayoritariamente en Cataluña. Durante la II República, la importación de algodón, que refleja bastante fehacientemente el índice de la producción industrial textil, alcanzó sus máximos niveles del primer tercio del siglo con algunos años de la primera guerra mundial. Por el contrario, la industria pesada y de bienes de equipo conocía una profunda depresión, acentuada por el elevado déficit público generado en la etapa de la dictadura de Primo de Rivera que imposibilitó la inversión pública en infraestructura como medio de paliar la crisis que experimentaban algunos sectores industriales como el siderometalúrgico

Un indicador de la divergencia en la evolución de ambas economías regionales, es el comportamiento que tuvieron las producciones industriales. Mientras, el índice de producción industrial entre 1929 y 1935 crecía un 38,6 % en Cataluña, perdía 21 puntos en el País Vasco. La profundidad de la recesión en el País Vasco se alcanzó en 1932 con una pérdida de 40 puntos en el índice de producción industrial respecto de 1929<sup>181</sup>.

*Tabla 1.53: Evolución de la producción siderúrgica en Vizcaya.  
(Base 100: 1929)*

Años	Lingote hierro	Lingote acero	Laminados
1929	100	100	100
1930	75,5	90,7	91,5
1931	53,1	58,3	52,5
1932	38,8	52,9	46,3
1933	53,2	56,1	49,6
1934	54,8	55,9	48,4
1935	52,7	61,4	54,2
1936	33,7	38,3	34,5

<sup>180</sup> J. Fontana y J. Nadal: «España, 1914-1970», en C. Cipolla (Ed.): «Historia económica de Europa», Barcelona, 1980, vol. 6. J. Palafox: «Atraso económico y democracia. La Segunda República y la economía española», Barcelona, 1991.

<sup>181</sup> A. Carreras: «Industrialización española: estudios de historia cuantitativa», Madrid, 1990, cuadro 1, pag. 56-57. Los datos son elaboración propia.



La crisis que afectaba al conjunto de la economía vasca, fue especialmente dura en Vizcaya, donde el paro total o parcial afectó una parte considerable de la población activa. Según informes de la época cerca de 26.000 personas en 1931 se vieron afectadas por esta realidad: 12.503 como parados completos y 13.178 en paro parcial, correspondiendo el 55 % del total de las cifras del paro al sector sidero-metalúrgico, (14.138 obreros) y el 25 % a la construcción (5.612 obreros). La cifra de obreros mineros se redujo de 6.679 en 1929 a 4.674 en 1933. Los efectos de la crisis se iba reflejar más dramáticamente en ciertas industrias y fábricas, que sufrían más profundamente la crisis como la construcción naval. En la fábrica naval de Sestao perteneciente a la Sdad. Española de Construcción Naval (S.E.C.N.) el número de obreros empleados se había reducido de 1.926 en agosto de 1931 a la mitad en un año, a 980 en octubre de 1932<sup>182</sup>. También la marina mercante bilbaína se vio gravemente afectada por la depresión del comercio nacional e internacional. El número de barcos amarrados en el puerto de Bilbao, ascendía de 3 a finales de diciembre de 1929 con un registro de 4.311 toneladas, y de los cuales, uno tenía matrícula de Bilbao, con un registro bruto de 1.296 toneladas, a 58 barcos y 189.130 toneladas de registro bruto a finales de 1932, correspondiendo a matrícula bilbaína 48 barcos y 168.768 toneladas de registro<sup>183</sup>. Datos todos ellos que no hacen más que resaltar la crisis en la que se veía envuelta la provincia de Vizcaya y el País Vasco.

En definitiva, para los años treinta el modelo de la estructura industrial del País Vasco estaba ya configurado, y va a definir la evolución posterior del mismo hasta finales del presente siglo: la hegemonía de la industria metalúrgica y de bienes de equipo derivadas del hierro y del acero. La evolución histórica de la industrialización y el desarrollo del capitalismo en el País Vasco fueron modificando la propia composición de la estructura productiva y la composición orgánica del capital. En Vizcaya y el País Vasco, la implantación que va a tener la industria pesada y de bienes de equipo, la metalúrgica, termina por condicionar la evolución industrial del país hasta el presente, potenciándose además esta tendencia durante el franquismo, lo que ha inducido a algunos estudiosos a hablar sobre la tendencia al «monocultivo» de la industria vasca. El otro sector que tuvo asimismo un importante desarrollo fue el sector servicios, que a su vez se concentró alrededor de grandes sociedades anónimas como las pertenecientes a la banca, seguros, navieras y otras. En cambio, en Cataluña, la industrialización tuvo una derivación mayor hacia el sector industrial de bienes de consumo como el textil, teniendo por el contrario éste poca relevancia en el País Vasco.

<sup>182</sup> A.C.C.B. (Archivo de la Cámara de Comercio de Bilbao): Carpeta, año 1932. Expediente 3752, documento n.º 3.

<sup>183</sup> A.C.C.B.: Carpeta, año 1932. Expediente 3752.

*Tabla 1.54: Capital nominal de las sociedades anónimas por sectores en 1922*

	Bienes de equipo y materias primas	Bienes de consumo	Servicio	Total
	Millones ptas.	Millones ptas.	Millones ptas.	Millones ptas.
Vizcaya (a)	995,50	62,30	726,40	1.784,20
País Vasco (b)	1.170,10	112,40	918,90	2.201,40
Cataluña (c)	613,10	479,00	1.613,70	2.706,50
a/b 100	85,10	55,40	79,00	81,00
a/c 100	157,60	13,00	45,00	65,90

Fuente: «Anuario financiero...», año 1922, en Manuel González Portilla: «La formación de la sociedad...», vol. II, pág. 122.

### 1.3.7. Industrialización y población activa

Como hemos ido resaltando la convergencia de toda una serie de factores favorables al desarrollo industrial y del capitalismo se iban a concentrar en la ría de Bilbao: excelente puerto natural, burguesía emprendedora, que disponía de capitales, abundante materia prima, de calidad, fácil de explotar y muy demandada en el mercado exterior, por la siderurgia británica y europea, que no era otra que el mineral de hierro, existencia de condiciones sociales y económicas tanto en Vizcaya como en el País Vasco favorables al desarrollo industrial y del capitalismo, donde habían existido y existían importantes protoindustrias como la siderúrgica, la construcción naval y otras, que harán de Bilbao y los municipios de la ría el centro geográfico en donde se iba a producir la revolución industrial del País Vasco y a partir de ésta su modernización<sup>184</sup>. Hasta principios de la década de 1840, la estructura productiva y comercial siguió siendo parecida a la de finales del siglo XVIII, aunque las conexiones con el mercado exterior se habían reducido drásticamente tras la pérdida de las colonias y del mercado de la Europa del NW. El futuro económico del país iba a estar vinculado al mercado interno.

Bilbao es la ciudad que impulsó dicho proceso, y su burguesía comercial, cuyos capitales procedían de la etapa anterior, la que promovió los proyectos empresariales más ambiciosos y claves para el futuro económico de la región: la construcción del ferrocarril que conectaría el puerto con el mercado interior, el futuro sistema bancario con la fundación del Banco de Bilbao en 1857 y otras

<sup>184</sup> Luis Castells: «Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcoana de la Restauración, 1876-1915», Madrid, 1987, 521 páginas.

instituciones financieras, la creación de las nuevas plantas siderúrgicas, Santa Ana de Bolueta y Nuestra Señora del Carmen de Baracaldo, el inicio de la explotación moderna y capitalista de la minería, así como otros negocios empresariales.

Sin embargo, su población y la de la ría seguía siendo modesta a mediados de siglo, y su estructura activa se asemejaba más a la de finales del siglo XVIII, a la del antiguo régimen, que a la de una ciudad capitalista moderna. Bilbao seguía siendo una ciudad comercial, con un importante sector protoindustrial artesanal, aunque ya habían aparecido con fuerza las nuevas estructuras capitalistas, y en donde casi no existían campesinos. En las márgenes de la ría, la evolución era parecida, predominio de las viejas estructuras agrícolas y protoindustriales conviviendo con las nuevas empresas y explotaciones capitalistas.

Un ejemplo de lo expuesto nos lo ofrece el que iba a ser el municipio industrial más significativo de la revolución industrial vasca del último cuarto del siglo XIX, Baracaldo. Este municipio no experimentará cambios significativos en su estructura económica y de la población activa entre finales del antiguo régimen y mediados del siglo XIX. La población activa campesina siguió siendo mayoritaria: un 77 % en 1825 y un 87 % en 1857.

*Tabla 1.55: Distribución de la población activa de Baracaldo*

	1825	1857
Agrícola	77,00	87,70
Industria	11,60	7,80
Servicios	11,40	4,50
Total	100	100

*Fuente:* Los datos son una elaboración propia a partir del Censo de Policía de 1825 y del Censo de Población de 1857.

La población activa de Bilbao a finales del siglo XVIII era la de una ciudad comercial, protoindustrial y artesanal. En el censo de Floridablanca de 1787, la población activa campesina era únicamente el 2,56 % (49 personas), mientras que los artesanos ascendían al 57,1 %, los jornaleros-asalariados al 13,2 % y los comerciantes al 12,5 %.

Realmente, los cambios más relevantes a nivel demográfico y de la estructura activa productiva se registraron en el último cuarto del siglo XIX de la mano de la revolución industrial. El fuerte crecimiento demográfico experimentado por Bilbao y la ría del censo de 1860 al de 1900, es el resultado de la intensa industrialización que vive la zona y del flujo migratorio; factores ambos que

explican el hecho de que la población de Bilbao pasase de 17.923 habitantes en 1860 a 83.306 en 1900, multiplicándola por 4,65 en cuarenta años. La población de la margen izquierda se multiplicaba por 6,38 ascendiendo de 8.526 a 54.410 habitantes, y el conjunto de la ría lo hacía por 3,78, de 43.270 a 163.389 habitantes respectivamente.

*Tabla 1.56: Evolución de la población de la Ría de Bilbao (1787-1860)*

	1787	1857	1860
Baracaldo	1.924	2.369	2.688
Sestao	214	384	341
Portugalete	1.931	1.435	1.527
Santurce+Ortuella	1.230	1.509	1.622
Getxo	1.433	2.079	2.156
Bilbao	9.611	17.923	17.923
Abanto y Ciervana	716	1.172	1.227
S.S. Valle	558	722	798
Deusto	1.477	1.819	1.899
Begoña	1.397	3.788	4.535
Abando	3.031	4.379	5.079
Erandio	1.306	1.328	1.678
Leioa	582	600	643
Basauri	443	811	831
Alonsótegui	222	326	323
Total Ría (a)	26.075	40.944	43.270
Total Vizcaya (b)	113.846	160.287	168.659
a/b 100	22,9	25,54	25,66

*Tabla 1.57: Población activa de Bilbao en 1787*

	Número	%		Número	%
Agricultores	49	2,56	Artesanos Jornaleros Comerciantes Criados	1.095	57,09
Industria	1.348	70,28			
Servicios	521	27,16			
Total	1.918	100			

Fuente: Censo de 1787, «Floridablanca». Los datos son elaboración propia.

Lógicamente las causas de este sustancial incremento de la población están relacionadas con la industrialización y la cuantiosa creación de nuevos puestos de trabajo relacionados con la minería, el sector industrial y los servicios, que modificaron la estructura de la población activa de la ría, y por inducción la de Vizcaya y el País Vasco.

Tabla 1.58: Población activa de la Ría

	1857	1887	1900
Población activa total	20.472	51.822	81.694
Actividad agrícola	51 %	20 %	13 %
Actividad industrial y servicios	49 %	80 %	87 %

Fuente: Los datos son elaboración propia. La población activa agrícola la hemos mantenido en las mismas cifras para 1887 y 1900 respecto de 1857, lo que nos ha permitido aproximarnos más certeramente a las transformaciones económico-sociales que experimenta la zona, que a los confusos datos sobre población activa emanados de los censos de ambos años.

La población activa de la ría pasaría de 20.472 personas en 1857 a 81.694 en 1900, correspondiendo a la actividad industrial y de servicios el 49 % en el primer año y el 87 % en el último, habiéndose reducido la participación de la población activa agraria del 51 % al 13 %.

Para 1910, la estructura de la población activa de Vizcaya y el País Vasco se había ya transformado profundamente, superando el empleo industrial al resto de los sectores.

Tabla 1.59: Distribución de la población activa de Vizcaya y País Vasco en 1910

	Vizcaya según censo	Vizcaya rectificado censo	País Vasco según censo
Agricultura	30,10	20,20	34,70
Industria	44,20	44,30	37,20
Servicios	25,70	35,50	28,10
Total	100	100	100

Tabla 1.60: Distribución de la población activa de Bilbao

	1787	1900	1930
Agricultura	2,56	2,57	1,92
Industria	70,58	60,12	48,80
Servicios	27,16	37,31	49,28
Total	100	100	100
Total población activa	1.918	36.907	61.041
Total población	9.611	83.306	161.987
Tasa de actividad	20 %	44 %	38 %

Fuente: Censos. Los datos son elaboración propia.

Bilbao, a pesar de la incorporación de nuevos territorios a su jurisdicción, su población activa agrícola siguió siendo muy baja, un 2,56 % en 1787 y un 2,57 % en 1900. Esta industrialización potenciaría el proceso de modernización económica y social de Bilbao, que siguió avanzando en el primer tercio del siglo XX a la par que se expandía el sector servicios y se incrementaba la asalarización de la población activa.

Sin embargo, las transformaciones más profundas las experimentaron los municipios industriales y mineros, sobre todo los de la margen izquierda; transformaciones que se realizaron en un corto espacio de tiempo, aproximadamente en una década, de 1877 a 1887, y que se acentuaron en las décadas siguientes.

*Tabla 1.61: Distribución de la población activa de ayuntamientos de la margen izquierda de la Ría de Bilbao, 1886/1890 y 1930*

Sectores	1890	1886	1890	1930	1930
	Baracaldo	Santurce	Ortuella	Baracaldo	S.S. del Valle
Agricultura	12,40	13,00	5,00	0,60	1,00
Industria	79,40	57,50	88,90	84,50	93,10
Servicios	8,20	29,50	6,10	14,90	5,90
Total	100	100	100	100	100

### **1.3.8. El Lobby económico-político bilbaíno. Los industriales en la política nacional: la formación de una nueva clase política**

Como hemos ya señalado, la fuerte expansión que experimenta la industria pesada española afincada en el País Vasco en las dos últimas décadas del siglo XIX, y que tan poca presencia había tenido en España, y el elevado capital arriesgado por sus propietarios, fueron sin lugar a dudas factores más que suficientes como para preocuparles cual podía ser la evolución de los mismos. Además, las tendencias proteccionistas que comenzaban a imponerse en el mundo industrializado, la escasa formación económica de los políticos españoles, la vigencia del arancel de 1869 y la fuerte presencia del capital extranjero en sectores como la minería y metalurgia exhortaron a algunos de estos empresarios a lanzarse al ruedo político tempranamente, en la década de los ochenta, para incrementar su presencia en las décadas interseculares y convertirse en el lobby político-económico más importante de España y el que más incidencia tendrá en las Cortes en todo lo relacionado con la legislación económica y arancelaria.

Los primeros diputados procedentes del nuevo círculo empresarial bilbaíno fueron Jose M.<sup>a</sup> Martínez de las Rivas, Víctor Chavarri y el marqués de Casa Torre (cuñado de Víctor Chavarri). Desde principios de la década de 1890, la lista se fue ampliando a Benigno Chavarri, Juan Tomás Gandarias, Eduardo Aznar Tutor, Ramón Ibarra, Francisco de Martínez de Rodas, Federico de Echevarría, Plácido Allende. Es decir, la vieja guardia política desaparecía del escenario para dar paso a la nueva burguesía industrial que, por lo demás, no regateó esfuerzos y dinero para hacerse con el escaño y la representación política.

Los intereses de la nueva industria, la industria pesada y de bienes de equipo, con la que España entraba en una nueva etapa de su desarrollo histórico, y según la percibía la burguesía vinculada a dicho sector, no podían quedar en manos de una clase política poco relacionada con la industrialización y de muy baja formación económica y política económica, si exceptuamos a alguna personalidad como Laureano Figuerola.

Lógicamente, el desarrollo que experimentó esta industria desde mediados de la década de 1880, y que se refleja en la evolución de la producción siderúrgica, las ingentes inversiones realizadas por el grupo empresarial promotor en el último cuarto del siglo XIX, y la desconfianza que tenían sobre la capacidad en cuestiones económicas de los políticos de la Restauración, les indujeron a saltar al ruedo político para defender la nueva industria y articular la política económica que la potenciase. Es decir, la política que velase por sus intereses y los beneficios de sus empresas e inversiones.

Simultáneamente, este colectivo empresarial que estaba realizando importantes inversiones en estas industrias, readaptaba sus posiciones políticas de partida que eran más liberales en economía y en política para aproximarse al partido conservador de Cánovas, al que irán reconduciendo hacia posiciones más proteccionistas. Víctor Chavarri, jefe del partido liberal fusionista, abandonaba éste en 1893, ya que «entre las afecciones y el deber y lo que los intereses del país exigían, tenía que decidirse por éstos, aunque fuera sensible a tener que abandonar aquéllas»<sup>185</sup>.

La articulación del discurso: proteccionismo equivalente a fomento del «trabajo nacional», y nacionalismo al de «España para los españoles», es decir el mercado nacional para la burguesía industrial, y en el que sus enemigos no eran otros que el capital extranjero y sus defensores, los librecambistas, fueron los argumentos que usó la nueva burguesía industrial vinculada a la industria pesada para lanzarse al ruedo político con el fin de defender la nueva po-

<sup>185</sup> Javier Ibarra: «Política nacional en Vizcaya», Madrid, 1948, pág. 150. Javier Corcuera: «Orígenes, ideología y organización del nacionalismo vasco, 1876-1907», Madrid, 1979, págs. 242 ss.

lítica económica nacional que según ellos traería la prosperidad a España, y que no podían dejar en manos de unos políticos poco duchos en cuestiones económicas y desconocedores de la importancia de la nueva industria.

El desembarco en la política de este lobby del capitalismo les permitió participar activamente en las instituciones políticas claves del Estado, donde se elaboraba la legislación, Cortes y Gobierno. También usaron otros medios para hacerse oír e incidir en la política nacional como fueron las empresas que controlaban o las patronales, gremios y asociaciones que habían contribuido a desarrollar<sup>186</sup>. Este grupo, por la riqueza económica que controlaba, fue recreando nuevas conexiones en las esferas del poder político y económico, lo que les permitió ampliar su poder e influencia según avanzamos en el nuevo siglo: de tal forma que podemos confirmar que a partir de 1906, el sistema de partidos de la Restauración asumía la política económica de esta burguesía como la política económica nacional. La cuestión es saber si otras instancias políticas y sociales también fueron asumiendo este discurso «nacionalista» por vía subliminal, entre los cuales podían situarse partidos de oposición y organizaciones sociales incluidos PSOE y UGT.

Para principios de siglo, el asalto al poder de esta burguesía se podía dar por concluido. Miembros destacados del grupo los vamos a encontrar de forma permanente en las Cortes como diputados o senadores, e incluso en el Gobierno. Algunos de ellos por el peso económico e influencia política que tenían, ejercerán el liderazgo del grupo y la interlocución del mismo con el poder, entre cuyos nombres destacaríamos a Federico Echevarría, Juan Tomás de Gandarias, Benigno Chavarri —marqués de Chávarri—, Fernando María de Ibarra —marqués de Arriluce de Ibarra—, Estanislao Urquijo —marqués de Urquijo—, Tomás de Zubiría —conde de Zubiría—. Grandes empresarios, cabezas y representantes de entramados familiares-económicos a los que pertenecen y lideran, y líderes del «nuevo partido económico» que habían contribuido a constituir en la década ochenta y consolidado para principios de siglo. Las nuevas ideas económicas y políticas (industrialización, fomento del trabajo nacional, proteccionismo y «España para los españoles», con una referencia clara contra los intereses del capital extranjero y los librecambistas) fueron calando en el sistema político español tras una larga e intensa ofensiva política e ideológica, que se inició con el mitin de Bilbao en 1893 y concluía con la aprobación de la reforma arancelaria de 1906<sup>187</sup>. Para el final del pe-

<sup>186</sup> Entre las obras ya citadas que han analizado el tema de las patronales y asociaciones empresariales en la Restauración están las de E. Lasa Ayestaran, (1978) sobre la L.N.P.; S. Bengoechea Echaondo, (1992); A. Calvo, (1990); M. Ludevid, y R. Servalos, (1985) sobre el F.T.N.B.; I. Arana, (1988) sobre la L.V.P.; F. Allende Portillo, (1994) sobre los empresarios vizcaínos como grupo de presión.

<sup>187</sup> Véase nota anterior y M. González Portilla: «La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco», 2 vols., San Sebastián, 1981.



Tabla 1.62: Empresarios-políticos más destacados del periodo de 1901-1922, relacionados con la nueva industria vasca

Nombre	Legislaturas (a)	Consejo (b)
Juan Tomás Gandarias	12	21
Federico Echevarría	9	8
Fernando M. <sup>a</sup> Ibarra (Marqués de Arriluce de Ibarra)	6	20
Benigno Chavarri (Marqués de Chavarri)	8	14
Estanislao Urquijo (Marqués de Urquijo)	9	25
Tomás Zubiria (Conde de Zubiria)	8	14
Félix Abasolo (Conde de Abasolo)	5	8
José Acillona (Marqués de Acillona)	3	8
Tomás Allende	10	5
J.J. Ampuero	4	21
Alberto Aznar Tutor (Marqués de Zuya)	1	3
Luis M. <sup>a</sup> Aznar Tutor	7	8
Victor Chavarri (Marqués de Triano)	2	23
José M. <sup>a</sup> Chavarri	1	12
Alfonso Churruca	3	4
Horacio Echevarrieta	3	1
Domingo Epalza	1	4
Gabriel M. <sup>a</sup> Ibarra	1	9
Ramón Ibarra	4	1
J. F. Lequerica	4	9
José Martínez de las Rivas	8	2
Juan Ortueta	9	5
Rafael Picavea	11	3
Ricardo Power Zabala	2	8
Luis Salazar	6	2
Ramón de la Sota	3	15
Manuel Taramona	8	5
Julio Urquijo Ibarra	4	1
Juan Manuel Urquijo Urrutia (Marqués de Urquijo)	6	*
Juan Manuel Urquijo Ussia	3	15
Luis Urquijo (Marqués de Amurrio)	7	13
Juan Urrutia	2	2
Francisco Ussia (Marqués de Aldama)	1	13
J. Luis Ussia (Conde de Gaitanes)	2	19

Fuente: Diario de las Sesiones de Cortes; «Estadística del personal y vicisitudes de las Cortes y de los Ministerios de España». Los años de elecciones son 1901; 1903; 1905; 1907; 1910; 1914; 1916; 1918; 1919; 1920; 1923. Las legislaturas corresponden a los siguientes años: 1900-1901; 1901-1902; 1902-1903; 1903; 1905; 1907; 1910; 1914; 1916; 1918; 1919; 1920; 1923. Faltan los senadores del año 1907 para las elecciones y los senadores de y 1907 para las legislaturas.

Los datos de los consejos de administración de las S.A. se han obtenido del «Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España, año VIII, 1923».

- (a) El número de legislaturas corresponde a la suma de las veces que han sido diputados y senadores, y hacen referencia a las legislaturas anuales o de más corta duración.
- (b) El número de los Consejos hace referencia a la cantidad de veces que se participa en los consejos de administración de las S.A. de más de 500.000 pesetas en 1922.

riodo, los partidos turnantes y el régimen de la Restauración habían asimilado estas ideas y proyectos políticos, donde los dos líderes del partido conservador y liberal (Maura y Moret) sellaban en las Cortes la defensa de la «industria nacional» a través del proteccionismo y adquirirían el compromiso de respetar los acuerdos pactados, como así será, donde el Gobierno no podrá introducir modificaciones «sin una autorización previa de las Cortes»<sup>188</sup>. Institución en la que el grupo empresarial tenía una amplia representación e influencia política, y que los datos del siguiente cuadro son una buena muestra de lo dicho, aunque tan solo recoge a la representación más destacada de este mundo empresarial.

La empresa emblemática de la nueva industrialización española, vinculada a la industria pesada, A.H.V. es el ejemplo más carismático de la nueva realidad económico-política que se impuso en España. Ninguna empresa española alcanzó mayor influencia en la economía y política nacional como A.H.V., en la que participaban constante y activamente la mayor parte de sus propietarios y consejo de administración.

*Tabla 1.63: Consejeros y mayores propietarios de A.H.V. (1922) que han sido Diputados y Senadores*

Nombre	Legislaturas
Chavarri, Víctor	11
Chavarri, Benigno (Marqués de Chavarri)	12
Chavarri, J. M. <sup>2</sup>	1
Chavarri Víctor	2
Echevarría, Federico	10
Gandarias, J. T.	15
Ibarra, Fernando M. <sup>2</sup> (Marqués de Arriluce Ibarra)	6
Zubiría, Tomás (Marqués de Zubiría)	8
Ibarra, Gabriel M. <sup>2</sup>	1
Ibarra, Ramón	6
Urquijo, Estanislao (Marqués de Urquijo)	15
Urquijo, Juan Manuel	3
Urquijo, Luis (Marqués de Amurrio)	7
Solaegui, Federico	1
Ampuero, J.J.	4
Alzola, Pablo	1
Galdiz, Vitoriano	1
Acillona, José (Marqués de Acillona)	3

*Fuente: Ibidem (anterior).*

El refrendo del poder y del reconocimiento de este lobby empresarial por parte del régimen de la Restauración no solo vino de asumir las nuevas ideas políticas y económicas, incorporándolas en su ideario los partidos de la Restauración, sino de ennoblecer a muchos de sus miembros como reconocimiento a la labor desem-

<sup>188</sup> Memoria de la L.V.P. de 1906, pág. 8.

peñada como empresarios y políticos, pero también como reconocimiento a su participación en el sistema y a la consolidación del mismo.

En conclusión, la formación histórica de este grupo de poder económico-político durante la Restauración conformó una nueva estructura de poder que fue articulando una nueva ideología política y económica, en la que España como nación y mercado será el centro de su pensamiento. Esta ideología fue el instrumento que posibilitó la articulación de un nuevo modelo de desarrollo para el capitalismo español, pudiéndolo definir y sintetizar como la vía «nacionalista» de dicho desarrollo <sup>189</sup>. Esta vía reforzó viejas tendencias de la política económica decimonónica como el proteccionismo, pero incorporando nuevas como consecuencia del doble desarrollo del proteccionismo y de la nueva industria pesada, como fueron las tendencias monopolistas, el progresivo aislamiento del mercado mundial y la autarquía, y los crecientes desequilibrios regionales y sociales. Este lobby económico-político que tuvo un gran dinamismo empresarial entre 1880-1914, terminaría por integrarse en la élite oligárquica española <sup>190</sup>, con ciertas excepciones en política como Sota o Echevarrieta, y redefiniendo las estructuras económico-políticas del poder. Con ello fracasaban las posibles nuevas vías del desarrollo económico y político del capitalismo español, más cercanas a las evoluciones que estaban experimentando los países europeos más industrializados.

La nueva élite oligárquica que terminó por configurarse en la segunda etapa de la Restauración, y que no es otra cosa que la incorporación a la vieja oligarquía española <sup>191</sup> de este lobby económico-político, con un claro reforzamiento del poder oligárquico, dominará la economía y la política españolas de la primera mitad del siglo XX. El modelo tenderá a fortalecerse con las crisis económicas y socio-políticas, reforzando las tendencias proteccionistas y autárquicas en la economía y las autoritarias en la política y en las cuestiones sociales, buenos ejemplos fueron las Dictaduras de Primo de Rivera y el franquismo.

Como hemos señalado el asalto al poder político de la nueva clase empresarial vasca, o vinculada a los intereses industriales emergentes en el País Vasco, se asentó sobre una amplia sustitución en el liderazgo político del país, que pasó de la vieja clase política a manos de la nueva burguesía industrial y financiera a la que no le

<sup>189</sup> S. Roldán, J.L. García Delgado y J. Muñoz: «La formación de la sociedad capitalista en España, 1914-1920», 2 vols., Madrid, 1973.

<sup>190</sup> Véase el monográfico especial dedicado a las élites por la *Revista Historia Contemporánea*, 1992, n.º 8, con el título: «Las élites en la España Contemporánea».

<sup>191</sup> Joaquín Costa: «Oligarquía y Caciquismo como la forma actual de gobierno en España. Urgencia y modo de cambiarla», 2 vols., edición a cargo de A. Orti con estudio introductorio, reed. en Madrid, 1975. Sobre la cuestión desde planteamientos más recientes véanse los trabajos de J. Tusell, (1976) y J. Valera, (1977).

faltaban recursos económicos e influencias políticas como para hacerse con la representación política en las Cortes españolas. Durante la Restauración, 1876-1923, de las aproximadamente 132 personalidades políticas vascas que detentaron representación en las Cortes como diputados y senadores, el 61,4 % fueron empresarios que se sentaban en consejos de administración de S.A. El restante 38,6 % de los representantes no quiere decir que no fuesen empresarios o estuviesen relacionados con empresas y negocios diversos, sino que no los hemos detectado como consejeros en las sociedades introducidas en nuestro banco de datos, en el que todavía presenta importantes ausencias al respecto, especialmente entre las pequeñas y medianas empresas. Lógicamente, las cifras de los políticos-empresarios son superiores a las dadas en estas páginas.

Este proceso de sustitución, como hemos señalado, fue lento. Hasta 1890, tan solo unas pocas personalidades empresariales las encontramos compitiendo en la vida política como fueron el marqués de Urquijo (1879)<sup>192</sup>, Luis Landecho (1884), Víctor Chavarri Salazar (1886), Estanislao de Urquijo (1886). Será en el período de 1891-1903 cuando realmente se va a producir la sustitución de la vieja clase política por los nuevos empresarios vascos en la dirección política del País Vasco. Nombres tan destacados del nuevo capitalismo industrial vasco se incorporarán en estos años a la actividad política, como fueron Martínez de las Rivas, el Marqués de Casa-Torre, Martínez Rodas, Aznar Tutor, Durañona-Gandarias, Urquijo Ibarra, Echevarria Rotaeché, Aznar Sota, Zubiría Ibarra, Picabea, el Marqués de Acillona y otros. Fueron los años en que se produjo el giro proteccionista en España. El frente industrial y cerealista consiguió reorientar la política arancelaria y monetaria española. El enemigo al que tenían que combatir no era otro que el capital extranjero fuertemente asentado en ciertos sectores económicos españoles de alta rentabilidad, como la minería y la metalurgia no ferrosa, las grandes compañías ferroviarias, los sectores económicos no industriales relacionados con el mercado exterior, las asociaciones librecambistas y el propio partido liberal.

Lógicamente esta batalla tenían que ganarla en el ruedo político del Estado, y al que había que lanzarse si realmente se quería modificar la correlación de fuerzas en el sistema político. Esto es lo que hicieron los empresarios vascos. La presión que ejercieron sobre los partidos turnantes y las instituciones del Estado les permitieron ir ganando posiciones en el poder estatal e imponiendo progresivamente su política económica. La Ley arancelaria de 1891, la revisión sobre las tarifas del material ferroviario de 1896, la revisión arancelaria de 1906 y otras leyes de claros matices proteccionistas, así como la devaluación de la peseta que fue muy intensa entre 1892-1905, son una buena evidencia de los resultados obtenidos por el nuevo lobby empresarial en la política.

<sup>192</sup> El año corresponde al inicio de la actividad política durante la Restauración como Diputado o Senador.

Tabla 1.64: *Empresarios-parlamentarios y años de incorporación a las Cortes*

Año	Empresarios-parlamentarios
1891	Lizana Hormaza, Jose M. <sup>a</sup> (Marques de Casa-Torre) Martínez de la Rivas, José M. <sup>a</sup>
1893	Martínez Rodas, Francisco Ussia Aldama, Luis (Marqués de Aldama) Samaniego Soroa, Victor
1896	Aznar Tutor, Eduardo Urquijo Ibarra, Adolfo Gandarias Durañona, Juan Tomás Arteaga Echagüe, Joaquín Cubas Erice, Francisco (Marqués de Cubas) Satrústegui Barrie, Enrique (Barón de Satrústegui)
1898	Ibarra Arregui, Ramón Allende Plagaro, Plácido García Ogara, Roque Ortueta Murgoitio, Juan Martínez de Aragón, Gabriel
1899	Echevarria Rotaache, Federico Pradera Larumbe, Juan V. Echanove Martínez de Aragón, José Cano Aldama, Juan
1900	Alzola Minondo, Pablo Aznar, Sota, Eduardo Goyarrola Libarona, Manuel Zabala Ortiz de Velasco, José M. <sup>a</sup> (Marqués de Alameda de la Velada)
1901	Zubiria Ibarra, Tomás (Conde de Zubiria) Picavea Leguia, Rafael Aldama Mendivil, Antonio (Conde de Aldama) García Ogara, Romualdo Orueta Pérez de Nemin, Jose
1903	Urquijo Ibarra, Jose M. <sup>a</sup> Urquijo Ibarra, Julio Acillona Garay, Jose (Marqués de Acillona) Velasco Palacios, José (Marqués de Unza del Valle) Mazarraza Quintanilla, Antonio

Fuente: Ibidem, tabla 1.63

El asalto al poder político continuó en la segunda época de la Restauración, cuando los dos partidos turnantes habían ya asumido (en 1906) la política económica diseñada por el lobby económico proteccionista, en el que la burguesía vasca o la vinculada a las nuevas industrias era su eje vertebrador. Nuevos nombres de empresarios se incorporaban a la actividad política, destacando entre ellos el Marqués de Arriluce Ibarra (1907), Carlos Ajuria-Uribe, Chavarri Aldecoa, Horacio Echevarrieta, Gabriel M.<sup>a</sup> Ibarra de la Revilla, Urquijo Ussia (Marqués de Amurrio) (todos en 1910), J.J. Ampuero (1916), Ramón de la Sota (1918), Eduarzo Aznar Tutor (Marqués de Zuya), Victor Chavarri Anduiza (Marqués de Triano) en 1920. A esta lista había que agregar al menos otros 29 empresarios.



## **2.ª PARTE**

# **Naturaleza y evolución del sistema demográfico en Bilbao**





«Las ciudades son tan antiguas como la civilización: realmente ellas son la civilización»

Richard Lawton, 1989

## 2.1. Introducción. La ciudad vista por los especialistas

La ciudad y las ciudades han sido objeto de estudio desde tiempos muy antiguos, especialmente a partir del momento en que la vida en una ciudad se generalizó para todas las personas. Hoy en día se puede decir sin paliativos que el hombre del siglo XX es radicalmente «urbanita», incluso en aquellos lugares del mundo donde no va acompañado de desarrollo económico.

Desde el punto de vista de la historiografía de las ciudades, varios han sido los especialistas de las ciencias sociales que se han interesado por su estudio, especialmente geógrafos, demógrafos, sociólogos e historiadores de la política, la sociedad y la economía. Esto supone un futuro esperanzador para avanzar en nuestro conocimiento sobre el pasado, el presente y el futuro de las aglomeraciones urbanas. Porque esto significa que los diferentes enfoques intelectuales y metodológicos de cada disciplina pueden utilizarse independientemente de la formación específica de cada investigador. Sin embargo, no está exento de problemas. Es nuestro deseo la fusión de disciplinas que convergen en un tema común como puede ser éste, pero aún queda mucho camino por recorrer en este sentido. Y la realidad es que hasta ahora, cada investigador ha tenido las preferencias e intereses que su formación especializada le ha transmitido a la hora de hacerse preguntas sobre el pasado. Por eso, vamos a hacer un breve repaso de los diferentes temas en que se han centrado los distintos estudiosos de la urbanización según su origen intelectual<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Seguimos a partir de ahora la exposición sobre el estado de la cuestión que exponen Johnson, J.H. y Pooley, C.G., 1982, «The Internal Structure of Nineteenth-Century British Cities. An Overview», en Johnson, J.H. y Pooley, C.G., (Eds.), *The Structure of Nineteenth Century Cities*, New York, St. Martin's Press Inc, págs. 5 y ss.

A los historiadores les ha interesado explicar la influencia de la sociedad de clases y de la ideología en la estructura de la ciudad, los efectos de las reformas y políticas locales sobre la estructura urbana, los problemas de higiene y vivienda, o el desarrollo económico de las ciudades y la historia de sectores económicos individuales. En general, la ciudad es un agente de cambio político, social y económico, y ésto ha hecho que se hayan centrado fundamentalmente en el fenómeno urbano especialmente desde el siglo XIX. Los historiadores de la arquitectura se han interesado en cómo se han realizado las sucesivas ampliaciones del espacio urbano, sus proyectos y en cómo se han construido arquitectónicamente. Y finalmente, no podemos olvidar en este apartado la aportación de una joven disciplina, la demografía histórica, que ha dirigido sus preguntas hacia la naturaleza del crecimiento de la población y a los cambios de comportamientos demográficos desde las épocas antiguas a las actuales <sup>2</sup>.

Por otro lado, los geógrafos se han interesado principalmente por los aspectos espaciales del desarrollo urbano y su morfología, por las características de los sistemas urbanos, pero también por algunos aspectos de demografía urbana y estructura social como son la emigración del campo a la ciudad, la formación de áreas de inmigrantes en los suburbios de la ciudad, así como los factores de movilidad residencial, especialmente los de las élites <sup>3</sup>.

Y por último, los sociólogos han centrado su análisis en la estructura familiar y en el papel de la familia en el proceso de urbanización, en cómo son los patrones de parentesco y las relaciones de vecindad en las comunidades urbanas, así como los factores y grados de integración de los inmigrantes cuando llegan a la ciudad <sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Un ejemplo de las últimas aportaciones de los historiadores españoles al tema urbano véase Gozávez Pérez, V., (Coord.), 1991, *Los procesos de urbanización: siglos XIX y XX*, Alicante, Actas del II Congreso de la ADEH. Inst. Juan Gil Albert. Vol. 4; y García Delgado, J.L., (Coord.), 1992, *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*, Madrid, Siglo XXI. Sería interminable citar aquí todos los trabajos y autores que han escrito sobre ciudades españolas en concreto. A modo de ejemplo, las obras sobre dos ciudades vascas, García Merino, L.V., 1987, *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, Oñate, I.V.A.P.; y Rivera Blanco, A., 1992, *La ciudad levítica. Continuidad y cambio en una ciudad del interior (Vitoria, 1876-1936)*, Vitoria, Dip. Foral de Alava.

<sup>3</sup> Es difícil hacer una selección de la cantidad de trabajos que los geógrafos españoles han dedicado a las ciudades, pero cabría destacar a Capel Sáez, H., 1974, *Estudios sobre el sistema urbano*, Barcelona, Universidad de Barcelona; Racionero, L., 1978, *Sistemas de ciudades y ordenación del territorio*, Madrid, Alianza Universidad; Precado Ledo, A., 1988, *La red urbana*, Madrid, Síntesis.

<sup>4</sup> Entre otros, en España, Díez Nicolás, J., 1972, *Especialización funcional y dominación de la España urbana*, Madrid, Guadarrama; Martín Moreno y Miguel, A. de, 1978, *La estructura social de las ciudades españolas*, Madrid. En el País Vasco, Blanco, M.<sup>a</sup> C., 1990, *La integración de los inmigrantes en Bilbao*, Bilbao, Colección de Estudios Bilbainos, Ayuntamiento de Bilbao, y Ruiz de Olabuénaga, J.I. y Blanco, M.<sup>a</sup> C., 1994, *La inmigración vasca*, Bilbao, Universidad de Deusto.

Como se ve en esta exposición, muchos temas en común tenemos los historiadores con nuestros colegas más próximos y es nuestro deseo en este trabajo incorporar las teorías y los métodos que nos ofrecen, en un intento más global de explicar el fenómeno urbano.

Pero, ¿qué sentido tiene hoy en día estudiar el pasado de las ciudades en cualquier aspecto, y particularmente el de Bilbao? Puede haber varias respuestas. La realidad actual de una ciudad es el resultado de los avatares que ha sufrido en su devenir histórico, e incluso muchos problemas que las ciudades tienen que resolver en la actualidad hunden sus raíces en estructuras construidas en el siglo pasado. Baste un ejemplo para ello: Un medio de transporte tan imprescindible como el metro en una gran urbe como Londres, es en este momento, el más lento del mundo, y corre el riesgo de inutilizarse si no se acomete una urgente inversión para modernizarlo. Es el primero que se construyó en Europa a mediados del siglo XIX, fue un modelo de ingeniería en su época, pero sin duda sus estructuras han quedado obsoletas ante las necesidades actuales.

Nuestros conocimientos sobre el pasado de las ciudades y su proceso de crecimiento pueden servir también de gran ayuda a las ciudades que en este momento están en pleno proceso de expansión. Más bien de explosión habría que hablar si contemplamos la realidad de la mayoría de las capitales de los países latinoamericanos o asiáticos. En un momento en que el mundo que denominamos desarrollado está iniciando una huída de la ciudad, buscando un entorno menos agresivo y una alternativa de calidad de vida, México D.F. o Calcuta, están sufriendo un crecimiento sin precedentes que pone en serio peligro la supervivencia de la mayoría de sus habitantes ante la falta de infraestructura adecuada para acoger a la gran cantidad de gente que llega del campo y que se instala en chabolas en los suburbios de las ciudades.

Finalmente, también puede ayudar a plantearse la futura vocación de ciudades en el mundo desarrollado que han agotado su ciclo de expansión iniciado alrededor de hace un siglo. Es el caso de las urbes que fundamentaron su crecimiento y preeminencia en el modelo clásico de la industrialización, en los sectores siderúrgicos, mineros o textiles, actualmente en crisis y en fase de desmantelamiento. Es el caso de algunas ciudades de Gran Bretaña como Liverpool o Manchester, por poner un ejemplo, aunque la lista se puede ampliar a varios países europeos y a los Estados Unidos. Son ciudades que tuvieron una existencia floreciente y que se han venido abajo en un corto lapso de tiempo debido a los cambios que se han producido en los sectores productivos y en la economía mundial en los últimos veinte años. Se han quedado sin la fuente de riqueza que les sustentó, no son capitales nacionales, pierden población y los que permanecen, viven unos momentos duros de paro y desajuste social, mientras se piensa en las alternativas que pudiera hacerles mantener o recuperar su antiguo rol. Sin lugar a

dudas, es el momento por el que está pasando Bilbao y su hinterland en la actualidad. Este es un momento especialmente delicado e interesante para Bilbao, que se encuentra en la encrucijada de la difícil decisión de definir su futura vocación. Es un buen momento, pues, para echar la vista atrás y recordar que el «bocho», antes de la industrialización era una pequeña villa comercial, artesanal y portuaria, que tenía las relaciones internacionales más activas, si se exceptúa a Sevilla y Cádiz, de toda la península. Tiene este pasado mucho parecido, salvando las distancias, con las ideas que se están proponiendo en la actualidad: la reactivación de su puerto, capital de servicios culturales, y pequeñas industrias de tecnología punta.

## 2.2. Definiendo lo urbano

Para los hombres y mujeres que vivimos en los albores del siglo XXI, donde nuestra forma de vivir es fundamentalmente urbana, puede resultar extraño el hecho de que a los especialistas de las ciencias sociales les resulte especialmente difícil definir qué es una ciudad y lo que no lo es, y qué criterios hay que adoptar para estudiarla. En la historiografía muchos autores han intentado dar una definición adecuada<sup>5</sup>. No vamos a reproducir aquí todas y cada una de ellas, sino la que a nosotros nos parece más adecuada. Sin duda, uno de los autores que recientemente más han aportado al estudio de las ciudades de Europa desde el siglo XVI es Jan de Vries<sup>6</sup>. Este autor propone que la raíz de la estructura urbana europea no se conformó en el siglo XIX, como se suele pensar, sino que ésta se gestó en el siglo XVII, y que a partir de ahí, no hemos presenciado sino una aceleración y dinamización del proceso dos siglos antes iniciado. Esto implica que deberíamos estudiar el fenómeno urbano desde mucho antes de lo que habitualmente lo hacemos. En un escrito posterior a su gran obra antes citada, propone utilizar una definición de ciudad que no esté sometida al fenómeno de la industrialización, que pueda definir también a las ciudades antes de este momento, como la de Charles Tilly: «Urbanización es un término colectivo para una serie de cambios que generalmente ocurren por la aparición y expansión de actividades coordinadas a gran escala en una sociedad»<sup>7</sup>. Sigue argumentado que estos cambios implican tres requisitos:

<sup>5</sup> Sobre la definición de urbanización en la historiografía española ver Valero Lobo, A., 1991, «El sistema urbano español a lo largo del Siglo XIX», en Gozávez Pérez, V., (Coord.), *Los procesos de urbanización: siglos XIX y XX*, Alicante, Actas del II Congreso de la ADEH. Inst. Cultura Juan Gil Albert. Vol. 4; Reher, D. S., 1986, «Desarrollo urbano y evolución de la población: España 1787-1930», *Revista de Historia Económica*, Vol. 4, N.º 1; Camps Cura, E., 1990, «Urbanización y migraciones internas durante la transición al sistema fabril: el caso catalán», *Boletín de la Asociación de Demografía Histórica*, Vol. VIII, N.º 2.

<sup>6</sup> Vries, J. de, 1987, *La urbanización de Europa 1500-1800*, Barcelona, Crítica.

<sup>7</sup> Cit. en Vries, J. de, 1990, «Problems in the Measurement, Description, and Analysis of Historical Urbanization», en Woude, A. v. d., Vries, J. d. y Hayami, A., (Eds.),

- a) La aparición de algunas figuras o profesiones que exigen coordinación de algunas actividades, como banqueros, obispos, comerciantes, abogados, etc.
- b) Constituir un espacio centro de líneas de comunicación necesarias para estas labores de coordinación que va más allá de los límites de la ciudad.
- c) La generación de unas relaciones sociales dinámicas, más amplias que las del parentesco o las alianzas tradicionales locales.

Esto significa que podemos distinguir perfectamente lo que es una ciudad, de una aglomeración de población eminentemente rural, que no está sometida a criterios espaciales, cronológicos, de tamaño o de función.

Si la definición de lo que debemos considerar una ciudad nos ha resultado ardua, aún lo es más, encontrar unos criterios de medida que nos sean útiles, que se adecúen a nuestro concepto de ciudad y a las fuentes documentales de que disponemos. Los criterios que Jan de Vries propone, han sido aceptados y seguidos por muchos investigadores, básicamente por su concepto práctico. Según esto, el número de habitantes, su densidad de concentración, la proporción de actividades no agrícolas y la diversidad de las mismas, serían los elementos a considerar. Si una ciudad queda lo suficientemente alta en los cuatro criterios nos acercaremos a «una comprensión intuitiva suficientemente extendida de lo que constituye un asentamiento urbano»<sup>8</sup>.

Sin embargo, en el momento de poner en práctica estos criterios, nos surgen algunos problemas difíciles de resolver a la hora de saber si Bilbao, que es nuestro caso, ha sido una ciudad desde el momento en que Don Diego López de Haro en el año 1300 le dio carta de fundación como villa hasta nuestros días. En primer lugar, no sabemos cuál es el umbral mínimo de tamaño a partir del cual podemos hablar de asentamiento urbano, y en segundo lugar, las fuentes de que disponemos tanto para el número de habitantes y su densidad, como para su dedicación y diversidad de funciones, no están en nuestra mano hasta tiempos relativamente recientes.

Como se ve en la Tabla 2.1, en todo momento, y posiblemente antes de las fechas en las que disponemos de recuentos fiables, la villa de Bilbao, supera ampliamente el umbral de los cinco mil habitantes que está normalmente aceptado entre los investigadores como número mínimo aceptable, aunque siempre introduciendo

*Urbanization in History. A Process of Dynamic Interactions*, Oxford, Clarendon Press, pág. 44.

<sup>8</sup> Vries, J. de, 1987, *Op. Cit.*, pág. 25.

*Tabla 2.1: Evolución del número de habitantes de Bilbao y las anteiglesias de Abando, Begoña y Deusto<sup>9</sup>*

1787	15.328
1857	28.269
1860	29.482
1877	39.695
1887	60.421
1900	93.250
1910	106.592
1920	131.827
1930	161.987
1935	173.417

Fuente: Censos de Población, I.N.E.

los matices correspondientes de desviación hacia abajo en función de otras características como las socioprofesionales, locales, etc.

En cuanto a la densidad de la población, poco es lo que podemos decir antes de mediados del siglo XIX, bien por que no disponemos de datos de habitantes como antes se ha visto, o porque desconocemos su extensión con seguridad. Lo que sí conocemos por fuentes cualitativas es que la villa entabló numerosos litigios jurisdiccionales con sus vecinos debido a la presión demográfica que sufría hasta finales del siglo XVIII<sup>10</sup>, y que la ciudad era admirada por los viajeros que llegaban a ella por la extraordinaria altura de sus casas, señal de que la villa no podía crecer a lo ancho, sino a lo alto. Sin embargo, los auténticos problemas se notarían extraordinariamente a mediados del siglo XIX, con el primer y tímido intento industrializador, pero que fue suficiente como para atraer población y dar los primeros síntomas de alarma. Aquí nos encontramos con el primer dato que poseemos sobre densidad de población y que es extraordinariamente elocuente. Amado de Lázaro, en el primer proyecto de ensanche que se realiza para la villa, nos dice que Bilbao en 1860 tiene una densidad por hectárea de 545 habitantes, y su barrio obrero, Bilbao la Vieja de 826, uno de los más altos para la época si se compara con los datos que él

<sup>9</sup> No disponemos de recuentos de población fiables antes de 1787. Aunque existen varias fogueraciones o recuentos de población desde 1704, no hemos querido utilizarlos por la dificultad de conversión de vecinos a habitantes. Como se aprecia, hemos sumado en todo momento los totales de población de la ciudad y de las anteiglesias circundantes a efectos de comparación en el tiempo, ya que éstas serán el espacio natural de expansión territorial de Bilbao. Así, las cuatro comunidades (Bilbao, Abando, Begoña y Deusto) permanecerán separadas hasta 1870. En 1877 se anexionan a Bilbao parte de Abando y Begoña, y en 1924 se anexionan definitivamente el resto de las primeras y Deusto. Por otro lado, incluso antes de que se anexionaran, Bilbao y sus anteiglesias funcionan como un todo interdependiente en el sentido económico y social, a pesar de su separación jurídica.

<sup>10</sup> Sobre este aspecto, se puede ver un resumen en García de Cortázar, J. A., 1990, «Sociedad y poder en el Bilbao Medieval», en *BILBAO, ARTE E HISTORIA*, Bilbao, Dip. Foral de Vizcaya, Vol. I.

mismo maneja para otras ciudades como Madrid o Barcelona, o incluso París y Londres <sup>11</sup>.

Por lo que respecta a la población activa de sus habitantes y a la diversidad de sus actividades, disponemos de información escasa hasta principios del siglo XIX ya que sólo encontramos datos cualitativos en los que se nos muestra que la dedicación principal de sus habitantes era el comercio, el transporte, las actividades propias del puerto y el artesanado <sup>12</sup>. Los recursos agrícolas más inmediatos eran aportados por las anteiglesias cercanas de Abando, Begoña y Deusto, y el resto del suministro, no sólo para Bilbao, sino también para el resto de la provincia, provenía del comercio con el Norte y Centro de Europa.

Tabla 2.2: Población activa en números absolutos de Bilbao, Abando, Begoña y Deusto en 1787

	Bilbao	Abando	Begoña	Deusto
Religiosos	88	5	17	10
Elites	16	4	0	0
Militares	11	0	0	0
Profs. Liberales	59	0	5	0
Labradores	49	996	256	Resto
Jornaleros	253	34	42	0
Artesanos	1.221	211	108	30
Comerciantes	240	0	0	0
Total	1.937	1.243	428	40

Fuente: Elaboración propia a partir del Censo de Floridablanca, I.N.E.

Los primeros datos que encontramos sobre población activa en Bilbao datan de finales del siglo XVIII, reflejados en la Tabla 2.2, y como se ve son muy imperfectos. Las profesiones no están muy bien definidas. No sabemos si los labradores son propietarios o son arrendatarios; los jornaleros no sabemos a qué se dedican, si a la agricultura o a otro sector, aunque en el caso de Bilbao, casi podríamos afirmar que ante la ausencia de tierra cultivable, podrían ser trabajadores del puerto (no es tan sencilla esta deducción en cuanto a los jornaleros que vivían en las anteiglesias); de los artesanos, no se precisa qué artesanía practicaban, aunque sabemos

<sup>11</sup> Ver cuadro en la pág. 79 en Lázaro, A. de, 1988, *Memoria descriptiva sobre el proyecto de Ensanche de la Villa de Bilbao*, Vitoria, Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco. Rep. del original de 1862.

<sup>12</sup> Sobre este aspecto, ver los trabajos de García de Cortázar, J. A., 1966, *Vizcaya en el Siglo XV*, Bilbao, y García de Cortázar, J. A., 1990, *Op. Cit.* Véase también Basas Fernández, M., 1990, «El esplendor del comercio bilbaíno durante el siglo XVI», en *BILBAO, ARTE E HISTORIA*, Bilbao, Dip. Foral de Vizcaya, Vol. I., y Zabala Uriarte, A., 1990, «Crecimiento y conflicto en los siglos XVII y XVIII», en *BILBAO, ARTE E HISTORIA*, Bilbao, Dip. Foral de Vizcaya, Vol. I.

que el trabajo del cuero, del textil y de la carpintería era lo más común en Bilbao, así como la labor de elaboración del hierro en las anteiglesias. Y finalmente, estos datos no constan por edad y sexo. Por todos estos problemas no nos hemos atrevido a presentar una tabla de porcentajes de ocupación por sectores, sino en números absolutos. Pero sí es elocuente el observar la complementariedad de actividades que existía en el Antiguo Régimen entre Bilbao y sus comunidades vecinas. En Bilbao se encuentran las élites, los eclesiásticos y las profesiones liberales y el 75 % de su población se dedica al comercio y al artesanado, mientras que en Abando, Begoña y Deusto, la dedicación es casi mayoritariamente agrícola. Es curioso ver como en Deusto, el censo dice, el «resto» son labradores, en definitiva, la práctica mayoría.

Ahora bien, a partir de mediados del siglo XIX, esta estructura se va a ver alterada por los efectos de la industrialización que afectarán no sólo a Bilbao, sino a todo su hinterland, la Ría, y cuyos cambios permanecerán hasta el período que nosotros contemplamos, 1935, aunque podría ser llevada también hasta nuestros días.

*Tabla 2.3: Población activa de Bilbao en 1825, 1900 y 1935*

	1825	1900	1935
Sector Primario	5,6 %	4,7 %	2,2 %
Sector Secundario	34,1 %	58,0 %	50,5 %
Sector Terciario	60,3 %	37,3 %	47,3 %

*Fuente:* Elaboración propia a partir de los padrones municipales de los años 1900 y 1935, Archivo Municipal de Bilbao. Para 1825, Censo de Policía, Archivo de la Casa de Juntas de Guernica.

En la Tabla 2.3 podemos contemplar una visión de larga duración de la evolución por sectores en la que vemos en primer lugar que el sector de la agricultura no es dominante en ningún momento, es más, va decreciendo como era de esperar. En segundo lugar vemos como la distribución de 1825 está bastante acorde con los datos de 1787, en el que el sector servicios es dominante. Y en tercer lugar, vemos que los cambios en la estructura económica del último tercio del siglo XIX provoca que en 1900 sea el sector industrial el claramente dominante, si bien tiende a igualarse con el de servicios en 1935.

Como conclusión, podríamos decir a la luz de lo hasta ahora expuesto, que Bilbao es una ciudad que ha tenido entidad urbana, no sólo en los últimos cien años, sino también en la etapa anterior al gran proceso de urbanización e industrialización de la pasada centuria, y que cumple con suficiente holgura los criterios propuestos por Jan de Vries a la hora de contemplar una ciudad.



### 2.3. Bilbao en el proceso de urbanización de Vizcaya

Una vez definido qué entendemos por urbano, qué criterios debe cumplir, y que la ciudad que contemplamos está dentro de este marco, el siguiente paso sería ver la articulación de lo que se suelen llamar «los sistemas urbanos». Vamos a abordar el proceso de urbanización desde la perspectiva de la concentración de la población en ciudades, la aparición de nuevas entidades urbanas, así como los cambios en el peso de la población rural y urbana. No es posible pensar que una ciudad es autónoma del área rural que le rodea, ni tampoco de otras ciudades de mayor o menor tamaño que se encuentran en su proximidad provincial o regional.

Si tomamos como criterio para medir la urbanización únicamente el tamaño de las poblaciones superiores a 5.000 habitantes, hasta finales del siglo XVIII, el norte peninsular, y más concretamente el espacio vasco, sería una especie de «desierto urbano»<sup>13</sup>. Desde un punto de vista «teórico» de concentración demográfica, el País Vasco ha carecido de un sistema urbano entre sus entidades de población debido a la ausencia histórica de grandes aglomeraciones urbanas. Pero desde una realidad menos formalizada por la definición numérica de ciudad y más dinámica, en el País Vasco y norte de España, y más específicamente en Vizcaya, existe una red urbana jerarquizada en la que Bilbao es su centro dinamizador. De él dependen otras ciudades provinciales y del norte, incluidos los pequeños núcleos urbanos diseminados por el país, caso de las villas pesqueras y del interior (Bermeo, Lekeitio, Guernica, Valmaseda, Marquina, la «ciudad» de Orduña,...). Una extensa red de caminos carreteriles, veredas, etc., conectaba los núcleos terrestres, mientras que la navegación de cabotaje unía las ciudades marítimas de la red urbana. Bilbao era el centro que configuró la red urbana del norte y País Vasco, para convertirse a finales del siglo XIX en la capital industrial y financiera del norte de España, como Barcelona lo era de la España mediterránea y Madrid del interior. Desde el punto de vista del tamaño, sólo Bermeo, villa pesquera, y Abando, anteiglesia situada en los alrededores de Bilbao, superan los 3.000 habitantes en 1787. Bilbao fue la excepción en este panorama. Es la única ciudad vasca que tanto por su tamaño como por sus funciones de centro rector de las actividades económicas y sociales en

<sup>13</sup> Reher, D. S., 1993, «Ciudades, procesos de urbanización y sistemas urbanos en la Península Ibérica, 1550-1991», Conferencia inédita pronunciada en el Departamento de Historia Contemporánea de la U.P.V. Hay que entender esta expresión en el contexto sobre la aparición y configuración de las redes urbanas en el conjunto de España. Cabe recordar, que a lo largo del Antiguo Régimen se desarrollaron en la península Ibérica algunas redes urbanas muy importantes. Así por ejemplo, a finales del s. XVI en Andalucía el 40 por cien de la población vivía en ciudades mayores de 10.000 habitantes, especialmente concentrada en la red urbana del río Guadalquivir con ciudades superiores a los 20.000 habitantes como Jaén, Baeza, Úbeda, Córdoba y Jerez de la Frontera.

el ámbito provincial, regional y estatal, tiene una entidad suficiente a lo largo del siglo XVIII. Sin embargo, somos conscientes que esta forma de medir la urbanización está ocultando una organización de la población mucho más rica. Así encontramos por toda la geografía vasca un rosario de pequeñas y medianas villas que, aunque raramente superaron una concentración demográfica superior a los 2.500 habitantes, realizaron unas funciones sociales y económicas de gran importancia. Fueron los centros dinamizadores de la economía.

*Tabla 2.4: Evolución de la tasa media anual de crecimiento (r) de la población rural y urbana vizcaina según su tamaño*

	1787-1860	1860-1877	1877-1887	1887-1900	1900-10	1910-20	1920-30
< 2.000	0,45	0,27	1,36	1,11	0,55	0,48	1,50
2.000- 4.999	0,58	0,49	1,63	2,25	1,97	1,08	0,90
5.000- 10.000	0,94	1,04	2,11	1,91	1,02	1,51	2,38
10.000- 50.000	—	1,54	4,29	—	1,92	3,12	2,28
50.000-100.000	—	—	—	3,39	1,35	—	—
> 100.000	—	—	—	—	—	2,15	2,08
<i>Media</i>	<i>0,55</i>	<i>0,60</i>	<i>2,18</i>	<i>2,17</i>	<i>1,28</i>	<i>1,57</i>	<i>1,84</i>

Fuente: Arbaiza Vilallonga, M., 1994, *op. cit.*, pág. 238.

*Tabla 2.5: Evolución de la tasa media anual de crecimiento (r) de la población urbana vizcaina según distintos umbrales mínimos de tamaño*

	1787-1860	1857-1877	1877-1887	1887-1900	1900-10	1910-20	1920-30
Más de 2.000	0,75	0,92	2,92	2,64	1,52	1,86	1,92
Más de 5.000	0,94	1,45	3,84	2,83	1,34	2,09	2,19
Más de 10.000	—	1,54	4,29	3,39	1,47	2,38	2,16

Fuente: Arbaiza Vilallonga, M., 1994, *op. cit.*, pág. 238.

La urbanización en Vizcaya no se desarrolló de manera uniforme en el tiempo, sino que se pueden destacar una serie de fases en la configuración de su espacio urbano. A lo largo de la primera mitad del siglo XIX (1787-1860) se dio un fuerte ímpetu al proceso de concentración de la población vizcaina en núcleos urbanos (Tabla 2.4). Las localidades con población superior a 5.000 habitantes experimentaron una expansión poblacional con un ritmo anual del 0,94 %, el doble con respecto al resto de los municipios menores de 2.000 (0,45 %) y entre 2.000 y 5.000 (0,58 %).

Como se aprecia en la Tabla 2.5, el conjunto de localidades con población superior a 2.000 habitantes son las que experimentaron

una expansión poblacional mayor, con un ritmo anual de 0,75 %, superior al conjunto de municipios menores de este umbral, que lo hicieron al 0,45 %. Sin embargo, debido a que aquellos asentamientos con entidad urbana y concentración de población en núcleos, se confunden en sus dimensiones demográficas con municipios o anteiglesias muy amplias, no se vislumbra con nitidez el proceso de crecimiento específicamente urbano de esa fase. Sabemos que la dinámica poblacional en este período fue protagonizada por las villas, que crecieron a un ritmo anual del 0,61 %, y sobre todo, por el exuberante despegue de Bilbao con ritmos anuales de 0,94 %, frente a un campo que apenas crecía a un 0,33 %<sup>14</sup> en estas mismas fechas. Se vislumbra, pues, una polarización campo-ciudad a partir de la segunda mitad del siglo XVIII. En el caso de Bilbao, que como hemos visto crece a doble ritmo que la provincia, es posible que sus bases ya estuvieran asentadas en la segunda mitad del siglo XVII, cuando este puerto y plaza comercial se hace con el monopolio del transporte de la lana castellana para la protoindustria textil del norte de Europa.

En una segunda fase, desde mediados del siglo XIX hasta principios del XX, uno de los efectos más inmediatos y característicos de la rápida industrialización vizcaína fue la aceleración del proceso de urbanización. A partir de 1860, el crecimiento de los núcleos urbano tuvo aún un mayor peso específico en el crecimiento total de la provincia. Las tasas de crecimiento de la población concentrada en núcleos superiores a los 10.000 habitantes fueron elevadísimas: 1,54 % en el intervalo 1860 y 1877, 4,29 % entre 1877 y 1887 y 3,39 % entre 1887 y 1900 (Tabla 2.4 y 2.5). El resultado es que entre 1860-1900, el porcentaje de población urbana (Tabla 2.6) —tanto si tomamos el porcentaje de ciudadanos que habitan en núcleos mayores de 5.000 habitantes como de los mayores de 10.000 habitantes— se multiplicó por tres veces y media. En 1900 más de la mitad de los vizcaínos vivían en núcleos mayores de 5.000 habitantes y alrededor de un tercio en ciudades mayores de 10.000.

Este crecimiento se articuló en torno a la ría de Bilbao, en la que incluimos los ayuntamientos mineros, que absorbió la mayor parte del crecimiento de Vizcaya. De 1857 a 1900, la población de la conurbación que comenzaba a configurarse en torno a la Ría ascendía de 10.944 a 163.389 habitantes, pasando de representar el 25,5 % de la población vizcaína al 52,5 % respectivamente. Respecto del País Vasco, la Ría pasó de representar el 10 % en 1857 al 27,1 % en 1900 y al 33,6 % en 1930 con 299.940 habitantes. Este proceso de creciente presencia de la conurbación en la vida económica y urbana del País Vasco se acentuó durante la segunda industrialización (1950-1973). Para 1950, la población afincada en la

<sup>14</sup> Arbaiza Vilallonga, M., 1994, *Estrategias familiares y transición demográfica en Vizcaya, 1825-1935*, Tesis Doctoral inédita, Leioa, U.P.V.

ría, que sumaba 374.105 habitantes, representaba el 65,7 % de la población vizcaína y el 35,2 % de la del País Vasco. En 1975, su número era de 854.492 habitantes, y su participación se elevaba al 74,2 % de la población vizcaína y al 41,2 % de la vasca.

La última fase urbana dentro de la primera industrialización comprende los años desde principios de este siglo hasta 1930. Vemos cómo entre 1900 y 1910 se produce la vertebración del sistema urbano en la medida en que un progresivo número de núcleos de población pasaron a integrar las categorías de 5.000-10.000 y 10.000-50.000 habitantes. Pequeños y medianos municipios, que hasta entonces no sobrepasaban el umbral de 5.000 personas, experimentaron un fuerte crecimiento, y pasaron a configurar las nuevas concentraciones urbanas, con un carácter eminente de ciudad industrial. Así, en 1887, según los datos de la Tabla 2.7, únicamente cinco eran las localidades comprendidas en ambas categorías, siendo Baracaldo, Bermeo, Abanto y Ciérvana, Santurce y San Salvador del Valle, citadas por orden de mayor a menor tamaño.

*Tabla 2.6: Distribución de los porcentajes de población vizcaína según el tamaño del municipio*

	1787	1860	1877	1887	1900	1910	1920	1930
< 2.000	69,0	51,0	42,4	35,5	25,0	22,0	18,1	16,0
2.000-4.999	17,5	27,8	27,0	21,7	20,6	18,3	18,4	13,6
5.000-10.000	13,5	3,8	9,8	17,2	16,0	23,1	10,0	13,0
10.000-50.000	—	17,4	10,9	—	8,3	9,0	20,9	23,9
50.000-100.000	—	—	—	25,6	30,1	—	—	—
> 100.000	—	—	—	—	—	30,5	32,6	33,4
Más de 2.000	31,0	49,0	57,6	64,5	75,0	78,0	81,9	84,0
Más de 5.000	13,5	21,2	30,7	42,8	54,4	59,6	63,6	70,4
Más 10.000	—	17,4	20,9	25,6	38,4	39,5	53,5	57,3

Fuente: Arbaiza Vilallonga, M., 1994. *Op. cit.*, pág. 238.

*Tabla 2.7: Evolución del número de municipios de Vizcaya según el tamaño*

	1787	1857	1877	1887	1900	1910	1920	1930
< 2.000	115	107	102	96	87	85	83	77
2.000-4.999	7	16	21	20	21	19	21	20
5.000-10.000	1	1	1	5	8	12	7	9
10.000-50.000	0	1	1	0	2	2	7	7
50.000-100.000	0	0	0	1	1	1	0	0
> 100.000	0	0	0	0	0	0	1	1

Fuente: Arbaiza Vilallonga, M., 1994. *Op. cit.*, pág. 238.

Sin embargo, en 1900, eran ya catorce los núcleos que podemos incluir en esta categoría, añadiéndose a las anteriormente citadas: Guecho, Erandio, Deusto, Portugalete, Durango, Munguía y Sopuerta. De esta forma, emerge una nueva distribución en el espacio de la población con una enorme concentración de centros urbanos en la zona de expansión industrial de la ría del Nervión. Y lo que es más importante, asistimos a la aparición de la primera moderna red urbana vasca, formada por alrededor de unas quince ciudades en un espacio concentrado y reducido, que sin duda extiende su influencia a otras provincias del País Vasco, Cantabria y Norte de Castilla.

Otro momento en la consolidación del sistema urbano en el ámbito vizcaino se produce entre 1910 y 1920, a partir del crecimiento de estas concentraciones urbanas ya configuradas en la década anterior. El tirón de este colectivo de medianas ciudades fue incluso superior al de Bilbao, aunque eso sí, en ningún momento eclipsaron la importancia de la capital dentro de la provincia como núcleo perfectamente diferenciado del resto en lo que se refiere al tamaño. De esta forma el porcentaje de población que vivía en ciudades de tipo medio llegó a evolucionar de un 17,2 % en 1887 a cerca de 31 % en 1920 como se refleja en la Tabla 2.6.

La fecha de 1920 marca un punto de consolidación de todo lo que hasta ahora veníamos describiendo desde la perspectiva de la tasa de urbanización. En estos momentos, más de la mitad de la población está concentrada en grandes núcleos de población, por lo que se puede afirmar que nos encontramos ya ante un colectivo eminentemente urbano. Por otro lado, queda perfectamente delineado el sistema urbano vizcaino que posee una gran ciudad como cabeza de la conurbación de la ría, Bilbao, que acoge a casi un tercio de la población de la provincia; un conjunto de ciudades de tipo medio que acoge a otro tercio de la población; y por último, unos municipios de carácter rural, inferiores a 5.000 habitantes, que constituyen el otro tercio de la provincia. La concentración espacial de la mayoría de los núcleos a ambas márgenes de la desembocadura de la Ría es una característica de este desarrollo urbano, que responde, en última instancia, al esquema de un desarrollo industrial que toma a Bilbao como capital financiera y comercial, y a su entorno geográfico como zona de expansión industrial.

La generación de redes urbanas, su integración y función de las ciudades dentro de los sistemas urbanos han sido, sobre todo, objeto de estudio de los geógrafos. En este sentido, dos son las teorías utilizadas. La primera, la «teoría de los lugares centrales», descansa sobre la asunción de que las funciones económicas, administrativas y culturales concurren en núcleos centrales. Demostrará que una jerarquía urbana configurada en torno a lugares centrales produce un sistema óptimo y estable para la provisión de estas funciones fundamentales. En este sentido, los geógrafos

han prestado más atención a la propiedad de madurez o no de un núcleo central en un momento dado, que a su desarrollo en el tiempo desde tiempos históricos. Como en tiempos históricos nos encontramos casi siempre con sistemas inmaduros, ésta es la razón por la que esta teoría, si bien atractiva, es de escasa utilidad para los historiadores, que han utilizado más profusamente la otra teoría, el modelo «rango-tamaño». En ella, se ordena las ciudades en cada momento por orden de tamaño de población asignándoles un rango. Posteriormente se sitúan estas dos coordenadas en una curva. Un sistema urbano adquiere un grado mayor de madurez cuando la pendiente que resulta es cercana a la unidad, o representado gráficamente, una línea recta. Esto se interpreta de forma que la ciudad o ciudades mayores cabezas de la red, guardan una relación proporcional de tamaño con las que le siguen en tamaño, y así sucesivamente hasta las de menor entidad. Si la línea resultante no es recta, nos encontraremos con una red urbana poco integrada.

Según los trabajos que han aplicado este método <sup>15</sup>, hasta 1900 no se puede hablar en el País Vasco de la existencia de una auténtica red urbana, sino de ciudades sueltas entre las que destaca Bilbao. Es a partir de principios de siglo cuando se desarrolla rápidamente un sistema de ciudades, que a juicio del último autor integraría otras zonas del norte de la península, con una cabeza clara que es Bilbao. Efectivamente, si contrastamos los datos de la Tabla 2.6 con los de la Tabla 2.7, se puede observar que una de las características de esta urbanización, además de su intensidad y su velocidad, es el protagonismo de Bilbao. Hasta 1887, el proceso de urbanización viene fundamentalmente marcado por la expansión de un único núcleo que coincide con la capital de la provincia. Los límites territoriales de la villa, que llevan ampliándose desde 1877 con las sucesivas anexioniones de las anteiglesias vecinas, terminan confundándose con las poblaciones más próximas, formándose la conurbación del Gran Bilbao. En la década de los años veinte, el ritmo de urbanización vuelve a ser liderado casi en exclusiva por este Gran Bilbao. Y así, de la primacía de un sólo municipio se pasa a la preeminencia de todo el área metropolitana, como se refleja en la Tabla 2.8.

*Tabla 2.8: Porcentaje de población vizcaina en Bilbao y el Gran Bilbao*

	1857	1900	1930
Bilbao	17,4	30,1	33,4
Gran Bilbao	28,7	54,0	61,7

Fuente: Materia censal.

<sup>15</sup> Juaristi Linacero, J., 1985, *La estructura urbana de Vizcaya*, Bilbao, U.P.V.; y Reher, D. S., 1993, *Op. Cit.*

Si contextualizamos este proceso en el conjunto de España (Tabla 2.9), la situación de Vizcaya en 1857 con respecto a la de España, es de cierto retraso. En Vizcaya, en 1900, se alcanzan cotas superiores de urbanización, 54,4 %, que en España, 29,3 %. Esta provincia se despegaba claramente del ritmo español en los primeros años de la centuria, y para 1930 el 57 % de la población vive en ciudades mayores de 10.000 habitantes, cotas que en España no se alcanzaron hasta 1960 <sup>16</sup>.

Tabla 2.9: Peso relativo de la población urbana en Vizcaya y España

	1787		1857		1900		1930	
	Vizcaya	España	Vizcaya	España	Vizcaya	España	Vizcaya	España
> 5.000	—	24,0	14,8	22,5	54,4	29,3	70,4	37,0
> 10.000	—	14,6	—	14,5	38,4	20,9	57,3	28,2

Fuente: Para Vizcaya, Arbaiza Vilallonga, M., 1994, op. cit., pág. 242; Para España, Reher, D. S., 1993.

En este sentido, la estructuración de las ciudades alrededor de la capital vizcaina responde a claves económicas que trascienden al proceso de industrialización desarrollado en el siglo diecinueve. El papel de Bilbao sobre su hinterland se establece con anterioridad, debido a la confluencia en esta ciudad de su condición de puerto de exportación-importación, además del progresivo papel de capital financiera que se desarrolla a partir de mediados de ese siglo.

En este proceso de intensa urbanización, es lógico suponer que el mundo rural va perdiendo población e importancia. Desde 1860 a 1900 pierde la mitad de su peso relativo respecto al conjunto de la población (de un 51 % a un 25 %). Se puede concluir que estas tasas de crecimiento rural, siempre inferiores a la media urbana, están reflejando unos intensos movimientos migratorios intraprovinciales. En este sentido, se debe recordar que la mayor o menor integración urbana se produce por unas pautas migratorias a través de las cuales las ciudades grandes se benefician de la emigración de las pequeñas y medianas, de forma que cuanto mayor integración y jerarquía de la red urbana, tanto más están perdiendo población los núcleos de menor rango, y así sucesivamente hasta la ciudad cabecera. Esto último nos debe hacer llamar la atención sobre el hecho que las ciudades vizcainas no únicamente se nutren de la población foránea, sino también, y de forma muy intensa de su propio hinterland.

<sup>16</sup> Valero Lobo, A., 1991, *Op. Cit.*, pág. 29.

## 2.4. La conformación histórica de la conurbación de la Ría de Bilbao

Otro de los indicadores de los profundos cambios estructurales que experimenta el área de la ría de Bilbao es la transformación radical de su paisaje y hábitat al conformarse como una de las conurbaciones españolas más importantes tanto desde el ángulo económico e industrial como desde el crecimiento poblacional entre 1877-1930. Como se ha ido señalando, la posición estratégica de Bilbao y la ría, y los ayuntamientos ubicados en ambas márgenes, convirtieron a la zona en el centro neurálgico a partir del cual se va a expandir la industrialización y la modernización del País Vasco desde mediados del siglo XIX. La Revolución industrial desencadenada en el último tercio del siglo XIX cambió profundamente la fisonomía de la ría de Bilbao al transformar en un corto espacio de tiempo el paisaje de ésta, predominantemente agrícola, así como la estructura demográfica a través de un proceso acelerado de industrialización y urbanización, en el que se entremezclaría lo fabril y lo urbano, conllevando en algunas zonas a un importante proceso de degradación como consecuencia de las nuevas realidades producidas por la contaminación, el chabolismo, los barracones, el hacinamiento y un medio ambiente insalubre. Este cambio, que se iniciaba modestamente en el segundo tercio del siglo XIX, se aceleraría a partir de 1876. Si entre el censo de Florida-

Tabla 2.10: Evolución de la población de la Ría de Bilbao (1787-1900)

	1787	1857	1860	1877	1887	1900
Baracaldo	1.924	2.369	2.688	4.710	8.868	15.013
Sestao	214	384	341	1.077	4.374	10.833
Portugalete	1.931	1.435	1.527	3.053	3.412	5.182
Santurce+						
Ortuella	1.230	1.509	1.622	2.614	5.360	7.781
Getxo	1.433	2.079	2.156	2.651	3.649	5.442
Bilbao	9.611	17.923	17.923	32.734	50.772	83.306
Abanto y						
Ciérvana	716	1.172	1.227	2.260	7.153	8.853
S. S. Valle	558	722	798	1.033	5.114	8.853
Deusto	1.477	1.819	1.899	2.323	2.972	4.142
Begoña	1.397	3.788	4.535	1.867	2.662	5.802
Abando	3.031	4.379	5.079	2.771	4.015	*
Erandio	1.306	1.628	1.678	1.813	2.931	6.385
Leioa	582	600	643	781	943	1.846
Basauri	443	811	831	868	1.038	2.056
Alonsotegui	222	326	323	351	381	*
Total Ría	26.075	40.944	43.270	60.906	103.644	163.389
Total Vizcaya	113.846	160.287	168.659	189.954	235.659	311.361
% sobre Total	22,9	25,54	25,66	32,06	43,98	52,48

Fuente: Censos.



blanca de 1787 y el de 1860, la participación demográfica de la ría de Bilbao en el conjunto provincial se situaba entre 23-26 %, en el último cuarto del XIX ascendió al 32 % en 1877, 44 % en 1887 y 52,5 % en 1900. Para 1930, la conurbación de la ría de Bilbao absorbía el 62 % de la población vizcaína y el 34 % de la del País Vasco. La población de la ría entre 1787 y 1900 se multiplicó por 6,3, aportando al crecimiento demográfico de Vizcaya en dichos años el 70 % del mismo, 137.314 personas de un total de 197.515. En definitiva, mientras en el resto de la provincia la población tan sólo crecía en un 69 %, la ría lo hacía en un 527 %.

Un indicador más selectivo de la evolución demográfica nos lo ofrecen las tasas de crecimiento. Realmente el cambio espectacular se llevó a cabo en el último cuarto del siglo XIX, cuando la tasa de crecimiento anual de Vizcaya se situó en el 2,18 % en 1877-87 y en el 2,17 % en 1887-1900, frente al 0,47 % del período de 1787-1857. Sin embargo, como hemos ya señalado este crecimiento fue el resultado de las elevadas tasas que se registraron en los municipios de la ría como se pone de manifiesto en el siguiente cuadro.

Tabla 2.11: Tasas de crecimiento demográfico de la Ría y zona minera

Municipio	1787-1857	1857-1860	1860-1877	1877-1887	1887-1900	1900-1910
Bilbao (a)	0,89	0,00	3,61	4,49	3,88	1,16
Abando (a)	0,57	5,07	3,50	3,78	*	*
Begoña (a)	1,44	6,18	5,09	3,61	6,18	2,29
Deusto (a)	0,30	1,45	1,19	2,49	2,59	3,38
Margen izquierda (incluida zona minera)						
Basauri	0,87	0,82	0,26	1,80	5,40	5,58
Baracaldo (b)	0,30	4,30	3,35	6,53	4,13	2,61
Sestao	0,84	3,88	7,00	15,04	7,23	0,88
Portugalete	0,42	2,09	4,16	1,12	3,27	0,89
Santurce-Ortuella	0,29	2,44	2,85	7,44	2,91	1,28
San Salvador del Valle	0,37	3,39	1,53	17,35	2,16	0,54
Abanto-Ciervana	0,71	1,54	3,66	12,21	1,65	1,07
Musquiz	0,24	1,72	0,60	1,07	4,09	3,62
Galdames	0,16	2,11	1,00	4,13	5,12	2,37
Margen derecha						
Erandio	0,32	1,01	0,46	4,92	6,17	0,68
Leioa	0,04	2,33	1,15	1,90	5,30	2,43
Getxo	0,53	1,22	1,22	3,25	3,12	3,06
Vizcaya	0,47	1,66	0,70	2,18	2,17	1,21

- (a) El municipio de Bilbao fue absorbiendo progresivamente territorios de los municipios circundantes, lo que explica el descenso demográfico de éstos en ciertos períodos, y que concluye con su anexión total por Bilbao de Abando, Begoña y Deusto.
- (b) El ayuntamiento de Baracaldo anexionaría el de Alonsotegui.

Posteriormente, en el tercer cuarto del siglo XX, durante la segunda industrialización, 1950-1974, de nuevo la ría de Bilbao volvía a convertirse en el motor económico del País Vasco. La magnitud alcanzada por su potencial económico, industrial y financiero, nos lo dibuja la propia evolución de su población y el peso que ésta adquirió en el conjunto provincial y vasco. Para 1960, dos tercios de la población vizcaína vivía en la ría, ascendiendo dicha participación al 70 % y 74 % en 1960 y 1970. Es decir, tres de cada cuatro vizcaínos estaban asentados en la década de 1970 en la conurbación de la ría de Bilbao. Respecto del País Vasco también su dinamismo y liderazgo lo van a plasmar las propias magnitudes demográficas. Si a mediados del siglo XIX un 10 % (en 1857) de la población vasca vivía en la ría, tras la revolución industrial del último cuarto del siglo XIX esta ratio se modificaba profundamente debido al intenso crecimiento demográfico experimentado por aquélla, de tal forma que su participación en el conjunto del País Vasco ascendería del 13,5 % en 1877 al 27,1 % en 1900. Para 1930, este porcentaje se situaba en el 33,6 %. Un tercio de los vascos tenían su domicilio en la ría al final del primer tercio del siglo XX.

Asimismo, la zona iba a conocer importantes cambios en su interior, tal y como lo pone de manifiesto la propia evolución de los pueblos mineros. En efecto, la tendencia decreciente de la producción y actividad minera desde principios de siglo no fue compensada por otros sectores productivos, y los pueblos mineros de la margen izquierda comienzan a vivir una larga agonía que queda refrendada por las bajas tasas de crecimiento demográfico desde la segunda década del siglo, y por una corriente migratoria de promoción social hacia los pueblos industriales de la ría. Algunos de estos municipios mineros llegaron a tener crecimientos negativos como es el caso de Abanto-Ciervana en 1910-20, Galdames entre 1910-30, San Salvador del Valle en 1910-20.

*Tabla 2.12: Tasa de crecimiento demográfico de los pueblo mineros*

	1877- 1887	1887- 1900	1900- 1910	1910- 1920	1920- 1930
Abanto-Ciervana	12,21	1,15	1,07	-0,37	0,35
Santurce-Ortuella	7,44	2,91	1,28	1,44	3,56
S. Salvador del Valle	17,35	2,16	-0,54	0,86	1,68
Musquiz	1,07	4,09	3,62	0,15	0,76
Galdames	4,13	5,12	2,37	-1,19	-1,56

Por contra, los pueblos industriales de la margen izquierda en el primer tercio del siglo continuaron manteniendo una elevada tasa de crecimiento, superior a la provincial, pero menor que la del período 1877-1900, y que está relacionada con el mantenimiento del crecimiento económico de la zona tanto del sector industrial como de los servicios.

*Tabla 2.13: Tasa de crecimiento demográfico de la zona industrial de la margen izquierda y de Bilbao*

Municipios	1877-1887	1887-1900	1900-1910	1910-1920	1920-1930
Basauri	1,80	5,40	5,58	3,92	6,15
Baracaldo	6,53	4,13	2,61	3,31	2,43
Sestao	15,04	7,23	0,88	2,80	1,64
Portugalete	1,12	3,27	0,89	3,02	2,92
Bilbao (a)	4,29	3,39	1,35	2,15	2,08

(a) Se incluye Abando, Begoña y Deusto.

Las tasas de crecimiento demográfico de Bilbao siguen una evolución parecida a las de los pueblos industriales de la margen izquierda. En cuanto a los municipios de la margen derecha, de industrialización y urbanización algo más tardías, con la excepción de Erandio que se asemeja más a la evolución de la margen izquierda, sus tasas de crecimiento alcanzan un mayor ritmo de aumento desde 1887, manteniéndose elevadas hasta 1930.

*Tabla 2.14: Tasas de crecimiento demográfico de los pueblos de la margen derecha de la Ría de Bilbao*

Municipios	1877-1887	1887-1900	1900-1910	1910-1920	1920-1930
Erandio	4,92	6,17	0,68	3,93	1,16
Leioa	1,90	5,30	2,43	3,31	4,60
Getxo	3,25	3,12	3,06	4,47	3,99

Durante el franquismo, y especialmente entre 1950-1974, la economía vasca, como ya se ha señalado, volvía a vivir una segunda etapa de intensa industrialización que se habría de reflejar tanto en los dígitos e indicadores económicos como demográficos. De nuevo, en estos años, el eje económico de Bilbao y la ría fue el centro motor de la nueva industrialización a partir del cual se expandirá ésta por los valles de Vizcaya y Guipúzcoa, extendiéndose a las provincias vascas Alava y Navarra, y provincias limítrofes al País Vasco. La población de la ría suponía ya para 1950 el 35 % de la población del País Vasco y ascendía al 41 % en 1970, porcentajes de participación que se repetían casi miméticamente en el reparto del PIB entre las provincias vascas.

En cuanto a las tasas de crecimiento demográfico, los municipios que más crecieron fueron los industriales de la margen izquierda entre 1940-1970, mientras los propiamente mineros continuaron languideciendo, y presentando crecimientos más tardíos Leioa y

Getxo, donde se van asentando las nuevas clases medias y medias altas, y una nueva población obrera, que los ayuntamientos de la margen izquierda no pueden asimilar por sobresaturación.

*Tabla 2.15: Tasas de crecimiento demográfico de la Ría*

Municipio	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1975
Basauri	0,93	7,06	6,14	4,01
Bilbao	1,63	2,65	3,26	0,98
Baracaldo	1,56	6,30	3,41	1,67
Sestao	0,70	2,27	4,09	2,10
Portugalete	1,41	6,34	7,28	3,45
Santurce-Ortuella	1,31	7,66	5,03	2,62
Abanto-Ciervana	0,37	2,12	1,40	0,40
San Salvador del Valle	1,27	1,16	1,80	3,41
Leioa	0,93	2,74	3,42	11,02
Getxo	0,82	1,74	5,49	7,51
Ría	1,43	3,56	3,78	2,13
Vizcaya	1,07	2,87	3,30	2,00

Dentro de la conurbación de la ría, la ciudad de Bilbao, situada en su cabecera, es su eje vertebrador. En el Antiguo Régimen el municipio de Bilbao estaba asentado en un espacio territorial muy escaso, que le impedía su expansión. A finales del siglo XVIII, en 1787, su población era de 9.611 habitantes, el 8,4 % de la vizcaína. La solución a este problema vino a través de sucesivas anexiones de territorios y de ayuntamientos circundantes durante la primera industrialización, con la absorción de Abando, Begoña y Deusto, y posteriormente, durante la segunda, de Erandio, Derio, Zamudio, Sondica y Lujua. Todavía a mediados del siglo XIX, en 1857, la población de Bilbao apenas llegaba al 11 % de la vizcaína con 17.923 habitantes. La aceleración de su crecimiento se producirá en el último tercio del siglo. Para 1877, ésta llegaba a 32.734 habitantes y al 17,2 % provincial, alcanzando los 83.306 habitantes en 1900 con un porcentaje del 26,8 %.

Sumados los ayuntamientos circundantes, y que fueron posteriormente incorporados a Bilbao, las cifras serían las siguientes: 15.516 habitantes y el 13,6 % en 1787, y 27.909 y 17,4 % respectivamente en 1857. Para 1900 los datos se habrían situado en 93.250 habitantes con un porcentaje de participación del 30 % respecto de la población de Vizcaya.

Nuevamente el crecimiento poblacional de Bilbao se aceleraría en la década de 1920 al llegar a los 161.987 habitantes en 1930 y al 33,4 % su participación en la población provincial, continuando dicho aumento en las décadas siguientes: 229.334 habitantes y 40,3 % en 1950, y 410.490 habitantes y 39,3 % en 1970. Datos, en definitiva, que no hacen más que remarcar los profundos cambios de todo signo experimentados por Bilbao y su dinamismo transfor-

mador que necesariamente tuvo que trasladarse al resto del País Vasco y a la economía española.

*Tabla 2.16a): Evolución de la población de Bilbao y ayuntamientos anexionados 1787-1887*

	1787	1857	1860	1877	1887
Bilbao	9.911	17.923	17.923	32.734	50.772
Deusto	1.477	1.819	1.899	2.323	2.972
Begoña	1.397	3.788	4.535	1.867	2.662
Abando	3.031	4.379	5.079	2.771	4.015
Suma Total	15.516	27.909	29.436	39.695	60.421
Total Vizcaya	113.846	160.287	168.659	189.954	235.659
% Bilbao sobre total Vizcaya	13,63	17,41	17,45	20,9	25,64

Fuente: Censos población.

*Tabla 2.16b): Evolución de la población de Bilbao y ayuntamientos anexionados 1900-1930*

	1900	1910	1920	1930
Bilbao	83.306	93.536	112.819	161.987
Deusto	4.142	5.777	7.911	*
Begoña	5.802	7.279	11.097	*
Abando	*	*	*	*
Suma Total	93.250	106.592	131.827	161.987
Total Vizcaya	311.361	349.923	409.550	485.205
% Bilbao sobre total Vizcaya	29,95	30,46	32,19	33,39

*Tabla 2.17a): Evolución de la población de Bilbao y ayuntamientos anexionados (1940-1970)*

	1940	1950	1960	1970
Bilbao	195.186	229.334	297.942	410.490
Ay. anex.	*	*	*	*
Suma Total	195.186	229.334	297.942	410.490
Total Vizcaya	511.135	568.688	754.383	1.043.310
% Bilbao sobre total Vizcaya	38,19	40,33	39,49	39,34

*Tabla 2.17b): Evolución de la población de Bilbao y ayuntamientos anexionados (1975-1991)*

	1975	1981	1986	1991
Bilbao	431.071	433.030	378.221	372.054
Ay. anex.	*	*	*	*
Suma Total	431.071	433.030	378.221	372.054
Total Vizcaya	1.151.680	1.181.406	1.168.405	1.156.245
% Bilbao sobre total Vizcaya	37,43	36,65	32,37	32,18

Lógicamente, en la conurbación de la ría de Bilbao, la margen izquierda, donde se ubicaron físicamente las industrias y sectores más importantes vinculados a la revolución industrial (minería, siderurgia, metalurgia, naviero y navegación), se convirtió en la zona industrial-urbana española en la que la transformación fue más intensa y más rápida, afectando profundamente tanto al paisaje como a los factores demográficos. En treinta años, se pasaría de un paisaje predominantemente agrario a otro industrial y urbano, entremezclándose las viviendas y las fábricas, donde el vecino del hombre sería la fábrica. En cuarenta años, de 1860-1900, su población había aumentado en un 538 %, de 8.526 personas a 54.410, pasando de representar el 5 % al 17,5 % de la población vizcaína, respectivamente.

Este crecimiento de la población de la zona continuará en el siglo XX para acelerarse en los años de la segunda industrialización. Entre 1950-1970, su población ascendía de 108.060 personas en el primer año a 267.207 en el segundo con un incremento del 147,3 %, cifras que equivalían al 19 % y al 25,6 % de la población provincial. En poco más de 100 años, de 1860-1975, la margen izquierda había multiplicado su población por 35, resultando ser una de las zonas más dinámicas de España y la más del País Vasco. De vivir en ella el 2 % de la población vasca en 1860 se pasó al 14,4 % en 1975.

En cambio, los ayuntamientos de la margen derecha crecieron poblacionalmente de forma más moderada y tardía, dividiéndose entre municipios industriales y de asentamientos obreros como Erandio y Leioa, y residenciales como Getxo, en donde terminará por trasladarse gran parte de las clase alta y medias-altas de Bilbao y la ría.

*Tabla 2.18a): Evolución de la población de la margen izquierda de la Ría de Bilbao 1787-1887*

	1787	1857	1860	1877	1887
Baracaldo	1.924	2.369	2.688	4.710	8.868
Sestao	214	384	341	1.077	4.374
Portugalete	1.931	1.435	1.527	3.053	3.412
Santurce+Ortuella	1.230	1.509	1.622	2.614	5.360
Abanto y Ciervana	716	1.172	1.227	2.260	7.153
S.S. Valle	558	722	798	1.033	5.114
Alonsotegui	222	326	323	351	381
Suma Total	6.795	7.917	8.526	15.098	34.662
Total Vizcaya	113.846	160.287	168.659	189.954	235.659
% M. Izquierda sobre el total de Vizcaya	5,97	4,94	5,06	7,95	14,71
Total Ría	26.075	40.944	43.270	60.906	103.644
% M. Izquierda sobre el total Ría	26,06	19,34	19,7	24,79	33,44

Fuente: Censos población.

Tabla 2.18b): Evolución de la población de la margen izquierda de la Ría de Bilbao 1900-1930

	1900	1910	1920	1930
Baracaldo	15.013	19.429	26.906	34.209
Sestao	10.833	11.820	15.579	18.335
Portugalete	5.182	5.663	7.629	10.169
Santurce+Ortuella	7.781	8.839	10.199	14.467
Abanto y Ciervana	8.853	9.848	9.543	9.878
S.S. Valle	6.748	6.390	6.964	8.228
Alonsotegui	*	*	*	*
Suma Total	54.410	61.989	76.820	95.286
Total Vizcaya	311.361	349.923	409.550	485.205
% M. Izquierda				
Sobre Total Vizcaya	17,47	17,72	18,76	19,64
Total Ría	163.389	188.707	238.539	299.940
% M. Izquierda				
Sobre Total Ría	33,3	32,85	32,2	31,77

Tabla 2.19a): Evolución de la población de la margen izquierda de la Ría de Bilbao 1940-1970

	1940	1950	1960	1970
Baracaldo	36.165	42.240	77.802	108.757
Sestao	18.625	19.969	24.992	37.312
Portugalete	10.612	12.211	22.584	45.589
Santurce+Ortuella	13.936	15.866	33.181	54.215
Abanto y Ciervana	8.993	9.330	11.513	10.002
S.S. Valle	7.446	8.444	9.477	11.331
Alonsotegui	*	*	*	*
Suma Total	95.777	108.060	179.549	267.206
Total Vizcaya	511.135	568.688	754.383	1.043.310
% M. Izquierda				
Sobre Total Vizcaya	18,74	19,00	23,80	25,61
Total Ría	324.618	374.105	531.025	769.214
% M. IZQ				
Sobre Total Ría	29,5	28,88	33,81	34,74

Tabla 2.19b): Evolución de la población de la margen izquierda de la Ría de Bilbao 1975-1991

	1975	1981	1986	1991
Baracaldo	118.136	117.422	112.854	105.677
Sestao	41.399	39.933	37.819	35.537
Portugalete	54.014	57.534	57.367	55.404
Santurce+Ortuella	61.707	62.247	60.945	58.975
Abanto y Ciervana	9.804	9.420	9.333	9.247
S.S. Valle	13.397	13.582	13.160	13.147
Alonsotegui	*	*	*	3.047
Suma Total	298.457	300.138	291.478	281.034
Total Vizcaya	1.151.680	1.181.406	1.168.405	1.156.245
% M. Izquierda				
Sobre Total Vizcaya	25,91	25,41	24,95	24,31
Total Ría	854.492	874.867	847.358	833.483
% M. Izquierda				
Sobre Total Ría	34,93	34,31	34,4	33,72

## 2.5. La urbanización demográfica

A pesar de que las ciudades existen desde tiempos remotos y que el grado de urbanización de las sociedades ha aumentando a lo largo del tiempo, es realmente poco lo que sabemos sobre las características, especificidades y evolución de la dinámicas demográficas urbanas. Este hecho, aparentemente incomprensible, debido a la relevancia que la vida urbana tiene desde los últimos cien años, descansa en dos razones fundamentales.

La primera es de carácter documental. Efectivamente, el trabajo que hay que realizar se convierte en inabordable cuando tratamos con entidades con efectivos de población que casi siempre superan los cien mil habitantes o más. Así, poco sabemos sobre las grandes ciudades europeas como Londres, París, Roma o Madrid, salvo trabajos parciales sobre ellas. En la misma línea, la calidad de las fuentes es ciertamente menor que en el campo, especialmente hasta el momento en que el Estado se hace cargo de la situación de la población y su movimiento, que casi nunca ocurre hasta bien entrado el siglo XIX. Así, la falta de recuentos municipales, su dudosa fiabilidad, el subregistro de las defunciones en las parroquias, especialmente las de los niños, junto con la práctica inexistencia de dato alguno sobre un hecho tan relevante como la migración, es moneda corriente en las ciudades europeas. Por si esto fuera poco, hay otro hecho que los demógrafos consideran fundamental en cualquier investigación, que es el comportamiento diferencial de una sociedad. Cuando se trabaja con comunidades, independientemente de su tamaño, que son homogéneas en su composición social, cualquier dato que se ofrezca para toda la comunidad resulta aceptable y válido. Sin embargo, en las ciudades, cualquiera que sea su momento histórico, contienen gran variedad de grupos sociales y culturales distintos, debido a la gran diversidad de actividades que desempeñan y al continuo aporte migratorio. Así, un dato aplicado al total de una ciudad, siempre nos deja insatisfechos, ya que esconde comportamientos extremadamente diversos y complejos. Realizar ésto no siempre es posible debido a la falta de información suficiente.

La segunda razón es de índole metodológica, y viene en parte mediata por lo anteriormente expuesto. Así, uno de los métodos utilizados en demografía histórica, la reconstrucción de familias<sup>17</sup>, está concebido y pensado para comunidades pequeñas, menores de 2.500 habitantes, y en ausencia de movimientos migratorios. Como es de suponer, ninguna ciudad relevante cumple estos requisitos, y si además tiene un deficiente registro de mortalidad, es imposible aplicar este método tan interesante para estudiar el nivel y evolución de la fecundidad de las poblaciones antes del inicio de la transición demográfica. Por otro lado, otro método reciente-

<sup>17</sup> Henry, L., 1983, *Manual de demografía histórica*, Barcelona, Crítica.



mente utilizado por Wrigley y Schofield, la «back-projection», trató de reconstruir los efectivos totales de población y sus tasas vitales desde 1541 partiendo hacia atrás desde 1871. Fue aplicado a toda Inglaterra con éxito, pero deliberadamente excluyeron a Londres de su estudio, debido al problema irresoluble de estimar las fluctuaciones e intensidad de los movimientos migratorios a tan largo plazo <sup>18</sup>.

### 2.5.1. El debate sobre los factores del crecimiento de las ciudades

Entre los investigadores de la demografía urbana se ha venido debatiendo en los últimos años sobre la naturaleza del crecimiento de las ciudades, especialmente en la época anterior a la industrialización, período a partir del cual es comúnmente aceptado que el mundo urbano crece de una manera exuberante a causa de la masiva inmigración del campo a la ciudad <sup>19</sup>. Mols, en su pionero y exhaustivo estudio sobre las ciudades europeas, fue el primero que afirmó con contundencia que las ciudades del Antiguo Régimen eran virtuales «consumidoras de hombres», ya que sus tasas de mortalidad eran altísimas y las de natalidad más bajas que las del campo. Esto hacía que el sostenimiento y crecimiento de su población debía sustentarse en el aporte continuo de inmigrantes del agro cercano <sup>20</sup>. Años más tarde, Wrigley, en un estudio sobre el papel de Londres en Inglaterra, confirmó la idea anterior, argumentando que el alto crecimiento del campo inglés estaba mediatizado por la ingente y continua necesidad que tenía Londres de la llegada de inmigrantes <sup>21</sup>. Posteriormente, Sharlin, ha intentado refutar esta idea del crecimiento natural negativo de las ciudades, exponiendo que en las ciudades hay que distinguir dos colectivos claros: los residentes permanentes y los inmigrantes. Son estos últimos los que con su llegada provocan y sufren las tasas más bajas de natalidad, y constituyen el factor desestabilizador en la ciudad. De hecho, afirma, sin la llegada de inmigrantes, las ciudades no hubieran tenido problemas de crecimiento natural <sup>22</sup>.

<sup>18</sup> Wrigley, E. A. y Schofield, R. S., 1981, *The Population History of England, 1541-1871. A Reconstruction*, Cambridge, Cambridge University Press.

<sup>19</sup> Un reciente y exhaustivo estado de la cuestión sobre esta discusión se puede encontrar en Vries, J. de, 1987, *Op. Cit.*, págs. 232 y ss.; Un buen resumen del mismo en Flinn, M. W., 1989, *El sistema demográfico europeo, 1500-1820*, Barcelona, Crítica, págs. 39-42.

<sup>20</sup> Mols, R., 1954, *Introduction à la démographie historique des villes d'Europe du XIV au XVIII siècle*, Louvain, Publications Universitaires de Louvain, 3 Vols.

<sup>21</sup> Wrigley, E. A., 1967, «A Simple Model of London's Importance in Changing English Society and Economy, 1650-1750», *Past and Present*, Vol. 37. (Existe traducción castellana, en Wrigley, E. A., 1992, *Gentes, ciudades y riqueza*, Barcelona, Crítica, Cap. 6).

<sup>22</sup> Sharlin, A., 1978, «Natural Decrease in Early Modern Cities: A Reconsideration», *Past and Present*, Vol. 79. Este autor ha producido posteriormente otros escritos en la misma línea de argumentación.

Veamos la validez de algunas de estas ideas a la hora de interpretar los factores de crecimiento en el caso de Bilbao. No cabe duda de que las fuentes limitan nuestro acercamiento al problema. Concretamente, los datos sobre el Bilbao del Antiguo Régimen son muy fragmentarios. La razón estriba en la mala calidad del registro parroquial de defunciones. De hecho, en la villa no se registran los niños difuntos menores de nueve años hasta principios del siglo XIX. Esto supone un enorme problema ya que ellos constituyen alrededor de la mitad de defunciones en el Antiguo Régimen.

Como se ve en la Tabla 2.20, Bilbao ofrece un crecimiento natural positivo a lo largo de todo el período analizado, en contra de lo esperado. Es decir, la tensión entre mortalidad y natalidad se resuelve de forma muy positiva aunque también es cierto que se dio un empeoramiento entre 1887 y 1910, período en el que el saldo vegetativo es el más exiguo de todo el período contemplado.

*Tabla 2.20: Componentes del crecimiento de la población en Vizcaya según años censales*

Años	Saldo natural	Saldo migratorio	Tasa de crec. anual (r)
1787-1860	0,81	0,08	0,90
1860-1877	0,67	1,10	1,77
1877-1887	0,50	3,79	4,29
1887-1900	0,64	2,75	3,39
1900-1910	0,66	0,69	1,35
1910-1920	0,80	1,35	2,15
1920-1930	0,73	1,35	2,08

Fuente: Elaboración propia a partir de los Censos de Población y Registro parroquial y civil. Para calcular el saldo natural en 1787 se ha tomado la tasa bruta de mortalidad de otra villa, la de Durango.

Un segundo aspecto que se desprende de los resultados de la Tabla 2.20 sobre los factores de crecimiento de la población bilbaína es que a partir de 1860 la importancia de la inmigración en la dinámica de la ciudad es en todo momento superior al crecimiento natural y, por lo tanto, es una de las claves para comprender sus ritmos de crecimiento. Es comprensible esta característica teniendo presente el desarrollo del sistema urbano vizcaíno ya descrito. El papel de Bilbao como centro de atracción de su entorno explica en gran medida los avatares demográficos de la ciudad.

Hay consenso general en que a partir del siglo XIX, las ciudades crecen fundamentalmente por el aporte inmigratorio. Si nos remitimos a la Tabla 2.21, en la que podemos ver la evolución del crecimiento real, el crecimiento natural, y lo que supone la inmigración en ese crecimiento, de las capitales españolas comparadas con Bilbao, se nos ofrecen algunas reflexiones interesantes.

En primer lugar, es significativo que los niveles alcanzados por el saldo natural sean muy superiores en Bilbao respecto al resto de las capitales. Efectivamente, el crecimiento natural del conjunto de las ciudades o capitales de provincia en España las presenta como auténticas devoradoras de hombres. No así en Bilbao donde, tal y como podemos comprobar, independientemente de los vaivenes sufridos por este factor a lo largo del período analizado, tiene capacidad de generar un crecimiento endógeno a partir de la diferencia entre el número de nacidos y muertos muy superior a otras ciudades españolas. Como es sabido, este factor resume las tasas de natalidad y de mortalidad de la ciudad, estrechamente vinculadas a la estructura de la población, así como a comportamientos reproductivos en el caso de la natalidad o a unas condiciones de vida más ventajosas en el caso de la mortalidad.

*Tabla 2.21: Tasas de crecimiento anual en las capitales de provincia españolas y Bilbao*

	Capitales españolas			Bilbao		
	Crec. real	Crec. natural	Mig./ crec. real	Crec. real	Crec. natural	Mig./ crec. real
1787-1860	—	—	—	0,90	0,81	0,09
1860-1887	1,2	0,28	0,77	2,69	1,16	0,57
1887-1900	1,2	0,03	0,98	3,39	0,64	0,81
1900-1910	1,2	0,21	0,83	1,35	0,66	0,51
1910-1920	1,3	0,29	0,78	2,15	0,80	0,63
1920-1930	1,7	0,50	0,71	2,08	0,73	0,65

*Fuente:* Para las capitales españolas, se ha tomado el dato de crecimiento, y el resto se ha calculado a partir de las tasas brutas de natalidad y mortalidad urbana halladas por Reher, D. S., 1990.

En segundo lugar, si nos fijamos en la evolución del aporte migratorio a lo largo del tiempo en las ciudades españolas, éste aumenta hasta 1887-1900, para descender ligeramente y estabilizarse hacia 1930. La evolución de Bilbao es similar a la media española hasta 1887, si bien sufre un descenso acusado en 1900-1910, para después estabilizarse también, aunque con intensidad menor que la española. Estas diferencias nos están indicando que Bilbao tiene un ritmo peculiar con respecto al resto.

## 2.5.2. Los comportamientos demográficos específicamente urbanos

Es comúnmente aceptado que las ciudades tienen unas características demográficas que las diferencian del mundo rural, como son: una estructura de población más joven; exceso de mujeres; niveles de fecundidad más bajos y, en cambio, de mortalidad más altos, así

como un aporte continuo de inmigrantes. En este apartado vamos a ir examinando algunos de estos puntos, para comprobar si esto es así en Bilbao, y cómo evoluciona a lo largo del tiempo.

*Tabla 2.22: Composición de la población de Bilbao por edad y sexo*

	1825			1900			1935		
	% hb	% mj	Total	% hb	% mj	Total	% hb	% mj	Total
0-14	15,24	14,58	29,82	15,72	15,39	31,11	13,79	13,69	27,48
15-59	27,08	35,03	62,11	28,37	34,38	62,75	29,39	35,46	64,85
> 60	3,38	4,69	8,07	1,93	3,27	5,20	2,87	4,78	7,65

*Fuente:* Elaboración propia a partir de los padrones municipales de los años 1900 y 1935, Archivo Municipal de Bilbao. Para 1825, Censo de Policía, Archivo de la Casa de Juntas de Guernica.

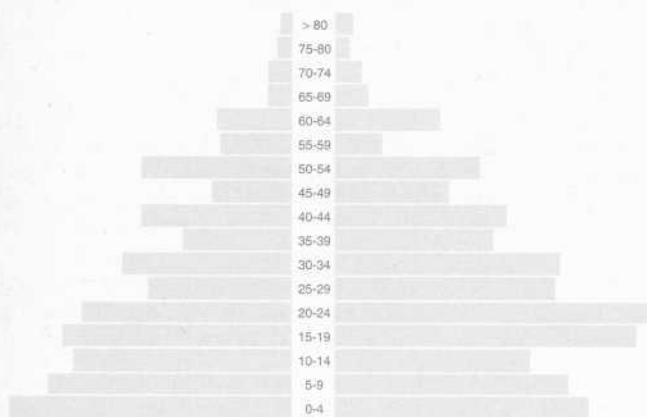
Según lo que nos muestra la Tabla 2.22, la similitud que muestran los tres cortes de población en el tiempo es clara; vemos cómo en Bilbao, el predominio de la población en edad de trabajar es constante, constituyendo los dos tercios respecto al total de población. El que haya una población mayoritariamente joven nos está indicando que la ciudad tiene especial capacidad de atracción para los migrantes en edad de trabajar. Las transformaciones en la estructura de la población se pueden analizar a partir de las variaciones en la banda de 0 a 14 años, y en la población mayor de 60 años.

Detrás de la estructura de una población hay muchos factores demográficos que explican su forma, así como su evolución en el tiempo (Figuras 1, 2 y 3). El impacto de la fuerte inmigración a lo largo del s. XIX tuvo consecuencias fuertes en la estructura de la población bilbaína. Efectivamente, vemos cómo entre 1825 y 1900 aumenta el grupo de 0 a 15 años y desciende considerablemente el de más de 60 años. La masiva llegada de inmigrantes produce un alza en la natalidad derivada no tanto de un incremento de la fecundidad matrimonial sino, sobre todo, de un rejuvenecimiento de la población. Por otra parte, el impacto sobre la salud de la población de un proceso de urbanización acelerado se refleja en la evolución de la población mayor de 60 años. El empeoramiento de las condiciones de vida que produjo la industrialización, repercutió sobre la población a través de una disminución de la esperanza de vida.

La pirámide de 1935 deja ver los efectos de la transición demográfica, que reduce la natalidad y la mortalidad. Los grupos de población infantil disminuyen en relación al resto del población. El primer grupo de población de la Tabla 2.22 (entre 0 y 14 años) desciende y el último incrementa (mayores de 60 años), lo cual

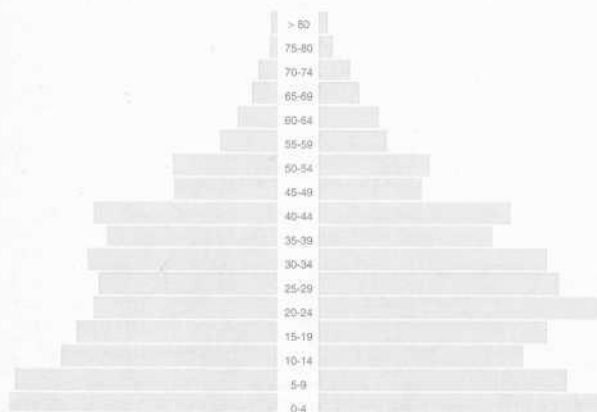
tiene su reflejo en una pirámide que comienza a reducir su base pasando de una pirámide muy pronunciada (1900) a una pirámide de base cuadrada 1935. Asistimos, por lo tanto, a lo largo del primer tercio del siglo XX a un incremento sustancial de la esperanza de vida entre la población bilbaína después del fuerte impacto de la industrialización sobre la salud de la población. Asimismo, la caída secular de la fecundidad da señales inequívocas. Estamos ante un proceso de envejecimiento de la población propio de un régimen más avanzado demográficamente. Algunas características de estos cambios en la natalidad y fecundidad, serán objeto de estudio a lo largo de este apartado.

*Figura 2.1: Pirámide de población de Bilbao en 1825*

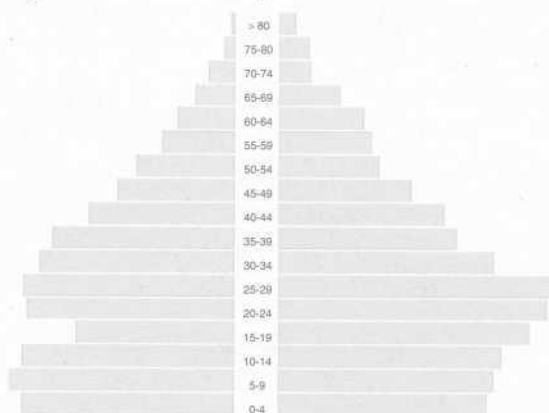


Fuente: Censo de Policía.

*Figura 2.2: Pirámide de población de Bilbao en 1900*



Fuente: Padrón Municipal de habitantes.

*Figura 2.3: Pirámide de población de Bilbao en 1935*

Fuente: Padrón Municipal de habitantes.

El desequilibrio entre los sexos es otra de las características de las ciudades en cualquier tiempo y lugar en Europa. Ya veíamos en las Figuras 1, 2 y 3, cómo a partir de los quince años el grupo de mujeres es notablemente superior al de los hombres. Entre los más jóvenes, esta diferencia no puede sino explicarse por los efectos de los movimientos migratorios. En el grupo de más edad, la explicación reside en que las mujeres tienen una esperanza de vida mayor, razón por la cual existe el doble de mujeres que de hombres en este colectivo.

Si observamos en la Tabla 2.23 el índice de masculinidad, es decir, el número de hombres por cada cien mujeres en cada grupo de edad, podremos avanzar en la explicación de este fuerte desequilibrio interno entre hombres y mujeres.

*Tabla 2.23: Índices de masculinidad en Bilbao*

	1825	1900	1935
0-4	111,84	95,26	101,17
5-9	101,64	107,01	106,11
10-14	98,90	105,79	95,24
15-19	81,29	87,24	63,40
20-24	66,36	63,46	76,90
25-29	64,32	72,49	76,79
30-34	71,98	81,57	91,57
35-39	78,93	96,83	102,29
40-44	87,14	93,88	88,12
45-49	84,74	96,95	89,44
50-54	87,00	92,20	98,37
55-59	111,65	79,55	77,88
60-64	73,13	63,16	66,02
65-69	67,12	60,00	63,51
70-74	79,10	56,10	80,00
75-79	84,00	44,44	34,21
> 80	54,29	61,54	28,57

Fuente: Elaboración propia a partir de los padrones municipales de los años 1900 y 1935, Archivo Municipal de Bilbao. Para 1825, Censo de Policía, Archivo de la Casa de Juntas de Guernica.

En primer lugar, hay que decir que el balance entre los sexos en una sociedad sometida a movimientos migratorios depende en gran parte de los mercados de trabajo. En la comunidad observada, hay más trabajo para mujeres que para hombres. No hay que olvidar que Bilbao fue ante todo una ciudad de servicios en donde residía una burguesía boyante. La afluencia de hombres fue sin duda alguna muy notable, pero aún mayor fue la llegada de las mujeres derivada del reclamo del servicio doméstico<sup>23</sup>. Así se explican esos seis o siete hombres por cada diez mujeres que nos encontramos entre los grupos de 15 a 24 años. Es precisamente ésa la edad en la que tradicionalmente las muchachas del campo vienen a servir a la ciudad para reunir su dote, y posteriormente casarse.

Una vez cumplida la edad de contraer nupcias encontramos que disminuye en parte este desequilibrio estructural. Manejamos la hipótesis de que muchas de estas jóvenes pasan un tiempo en la ciudad, y luego retornan a su lugar de origen. Aún así es un rasgo estructural en una ciudad con las características de Bilbao. Una consecuencia inevitable será los elevados niveles del celibato definitivo entre las mujeres.

Una última característica de las demografía urbana está relacionada con las condiciones sociales e higiénicas responsables de un nivel de mortalidad comparativamente más elevada que en el campo. El estudio del comportamiento de la mortalidad es especialmente interesante, ya que esta variable refleja la situación social de una comunidad. A través de ella, podemos estudiar la calidad de vida, la eficacia de la organización de una sociedad para garantizar su salud, así como los comportamientos individuales y colectivos en el mantenimiento de unas condiciones higiénico sanitarias.

En los pocos casos en los que se han podido hacer estudios urbanos sobre mortalidad antes de la modernización, se ha encontrado una diferencia estructural entre el campo y la ciudad<sup>24</sup>. En las sociedades tradicionales, e incluso en las primeras fases de la industrialización, vivir en el campo era más saludable que en la ciu-

<sup>23</sup> En el estudio de Arturo Ortega sobre Bilbao en el siglo XIX, se ve muy claramente esta segmentación de los mercados de trabajo. Si se observan las pirámides de 1869 de tres zonas socialmente diferenciadas de Bilbao, se observa, a parte de otras diferencias en los comportamientos demográficos, que en el barrio obrero apenas existe desequilibrio entre los sexos. Sin embargo en las zonas burguesas y oligárquicas, el tramo de mujeres entre 15 y 25 años es absolutamente exuberante y a todas luces exagerado, evidente signo de una burguesía ostentosa que demanda servicio doméstico femenino en grandes cantidades. Ortega Berruguete, A. R., 1988, «Inmigración y muerte. El impacto de la industrialización sobre la población bilbaina», *BILBAO. ARTE E HISTORIA*, Bilbao, Dip. Foral de Vizcaya. Vol. 2., Véase pirámides de la pág. 39.

<sup>24</sup> Mols, R., 1954, *Op. Cit.*; Perrenoud, A., 1979, *La population de Genève du seizième au début du dix-neuvième siècle. Etude démographique*, Genève; Finlay, R., 1981, *Population and Metropolis. The Demography of London 1580-1650*, Cambridge, Cambridge University Press.

dad. La población bilbaína no se sustrae a este rasgo estructural. Tal y como se observa en la Tabla 2.24, las diferencias entre la España urbana y la rural, así como entre Bilbao y su entorno rural, son permanentemente desfavorables para las primeras. En todo momento la ciudad es más mortífera que el campo.

*Tabla 2.24: Tasas de mortalidad urbana y rural en España y Vizcaya*

	<b>España urbana</b>	<b>España rural</b>	<b>Bilbao</b>	<b>Vizcaya rural</b>
1860	31,1	26,9	23,6	25,0
1887	35,3	30,2	29,2	23,3
1900	30,7	27,9	32,5	24,7
1910	26,0	22,5	22,4	16,6
1920	25,7	22,0	23,1	20,2
1930	17,9	—	18,3	13,1

*Fuente:* Para España urbana y rural, Reher, D. S., 1990; Para Vizcaya, Arbaiza Villalonga, M., 1994; Para Bilbao, elaboración propia a partir de los censos y registro civil y parroquial.

Se puede aventurar que la mayor concentración urbana podía provocar desastres que en el campo podían tener efectos más leves. En una sociedad con escasos conocimientos médicos y sanitarios, el medio ecológico está influyendo mucho en las condiciones de vida y, en definitiva, en el riesgo de muerte de sus habitantes. La concentración de la población en el casco urbano con una fuerte densidad de población es mucho más proclive a la rápida expansión de infecciones típicamente infantiles que golpearon con intensidad en las poblaciones preindustriales, como la viruela y el sarampión. El peligro de contraer enfermedades infecciosas como la gastroenteritis en estas concentraciones urbanas, generalmente situadas en valles al borde de algún río donde las aguas llegan menos purificadas, y donde además el caudal de agua es utilizado indiscriminadamente como canal de desagüe, como fuente para beber y como espacio de lavado, es lógicamente mucho mayor.

Otro tanto ocurre con las crisis agrarias y carestías, que repercuten de forma mucho más intensa en las villas con economías sumamente especializadas y estrechamente dependientes del suministro exterior para su alimentación. En las ciudades se era más proclive a tener dificultades en el abastecimiento de alimentos y de que éstos no fueran de óptima calidad. Además, a la rápida propagación de enfermedades infecciosas como la peste, la viruela y las fiebres tifoideas, se sumaban unas viviendas en peores condiciones y sobresaturadas. Si a esto le añadimos que las condiciones higiénico-sanitarias del campo y de la ciudad no eran muy diferentes hasta finales del siglo XVIII y principios del XIX, podremos comprender esta mortalidad diferencial. En el momento en que se produce el proceso de concentración urbana de mediados y fines



del siglo XIX, esta relación desfavorable se mantiene e incluso aumenta. Son un conjunto de factores que exponen a la población a un mayor contacto con las enfermedades infecciosas de distinta naturaleza así como a una posible peor alimentación.

## 2.6. La modernización demográfica en Bilbao

Una vez descritos los rasgos estructurales de la demografía urbana vemos necesario constatar la magnitud de las transformaciones estructurales a nivel demográfico, para lo cual consideramos necesario ahondar en la interacción entre las pautas de comportamiento demográfico adoptadas por la comunidad, y los cambios sociales y económicos que atisbábamos a lo largo del período 1787-1930. Pretendemos trazar los grandes rasgos de lo que se considera modernización demográfica, tomando este término con una acepción más amplia que los cambios estrictamente demográficos, y que engloba otros factores externos a la propia dinámica demográfica de una población que inciden directamente sobre ella y la explican<sup>25</sup>. Tomamos como perspectiva el análisis del conjunto de comportamientos demográficos al hilo del proceso de modernización social, lo cual significa contemplar la transición no como un proceso independiente y aislado, sino como un aspecto parcial de la revolución industrial, como una parcela de un proceso mucho más amplio que afectó a las esfera de la economía, la sociedad y la cultura.

Por otra parte, pensamos que una perspectiva adecuada para comprender las fuerzas que dirigen el crecimiento de la población a largo plazo sería tomar una visión de los cambios que se operaron en el sistema demográfico del período en cuestión. Entendemos por «sistema demográfico» la forma de combinación de aquellas variables demográficas «próximas», es decir de la reproducción y de la mortalidad, que permite explicar el tipo de adaptación de una población a las posibilidades que ofrece el medio<sup>26</sup>. Una comprensión adecuada de la transición demográfica necesita resituar el enfoque del tratamiento de los comportamientos demográficos hacia los mismos sistemas demográficos. Consideramos necesario descender a un análisis más detallado y minucioso de los mecanismos estrictamente demográficos que se pusieron en funcionamiento en las circunstancias históricas cambiantes.

<sup>25</sup> Pérez Moreda, V., 1985, «La modernización demográfica, 1800-1930. Sus limitaciones y cronología», en Sánchez Albornoz, N., (Comp.), *La modernización económica de España, 1881-1930*, Madrid, Alianza Editorial.

<sup>26</sup> Livi-Bacci, M., 1988, «La Península Ibérica e Italia en vísperas de la transición demográfica», en Pérez Moreda, V. y Reher, D. S., (Eds.), *Demografía histórica en España*, Madrid, Ediciones el Arquero.

Para obtener una visión del sistema demográfico que se desarrolló en el espacio bilbaino hemos medido la intensidad de cada uno de los componentes a través de una serie de indicadores, hoy ya clásicos, elaborados por A. J. Coale en el marco del European Fertility Project de Princeton. Me refiero a los índices relativos que miden la intensidad de la fecundidad general (If), de la fecundidad legítima (Ig) y de la nupcialidad (Im), alcanzadas por una población en relación a la fecundidad máxima empíricamente observada, la de las hutteritas en 1920, y que suele considerarse como la fecundidad máxima posible en ausencia de cualquier tipo de impedimento social, económico o cultural. En la medida que se están relacionando cada una de las variables con la fecundidad máxima observable se introduce una medida de ponderación que supone una estandarización por edades de la población femenina <sup>27</sup>.

Una vez definida la modernización demográfica por una serie de variables endógenas sería necesario explicarla por otro conjunto de variables exógenas, como por ejemplo los movimientos migratorios responsables del proceso de urbanización ligado a un determinado desarrollo industrial, o a los mismos cambios en la actividad ocupacional de la población. Son síntomas de transformaciones profundas en cualquier sociedad y deben ser necesariamente tenidos en cuenta a la hora de explicar algunos comportamientos demográficos.

### 2.6.1. La tendencia de la fecundidad general

Las Tablas 2.25 y el Gráfico 2.1, en donde se recogen los niveles que alcanza la fecundidad general a través del indicador If, nos ponen de relieve, en primer lugar, que la capacidad de reproducción del conjunto de las mujeres de Bilbao es muy inferior a la del resto de Vizcaya. Es una característica de los sistemas demográficos urbanos la adopción de una serie de comportamientos que tienden a constreñir el número de nacimientos. La diferencia entre ambas

<sup>27</sup> Sobre la definición y fórmula de dichos indicadores ver Pérez Moreda, V. y Reher, D. S., 1986, «Mecanismos demográficos y oscilaciones a largo plazo de la población europea (1200-1850)», *Revista de Historia Económica*, Vol. IV, N.º 3; Iriso Napal, P. L. y Reher, D. S., 1987, «La fecundidad y sus determinantes en España, 1887-1920. Un ensayo de interpretación», *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, Vol. 39; Livi-Bacci, M., 1986, *Op. Cit.* Como es sabido, el cálculo de estos indicadores implica hallar la estructura de la población en edad reproductiva a partir de las tres variables de sexo, edad y estado civil consignadas para cada individuo en todos los ficheros creados por municipio y corte censal. Para ello, hemos agrupado a la población adulta en los siguientes grupos de edad: 15-19, 20-24, 25-29, 30-34, 35-39, 40-44 y 45-49, distinguiendo la composición por sexo y el estado civil en cada cohorte de edad. Por otro lado, para hallar los indicadores que miden la fecundidad (If e Ig), es necesario un cálculo previo del número de nacidos total para el If y el número de nacidos legítimos para el Ig. Hemos recogido los datos de los tres años alrededor del año censal a partir del registro parroquial en el Archivo Eclesiástico de Vizcaya y en el Registro Civil de cada localidad a partir de 1877.

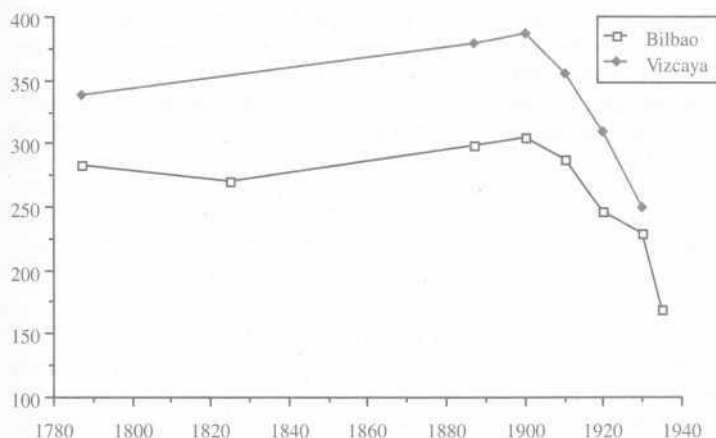
unidades analizadas, la provincia y la capital, a lo largo de todo el período en cuestión es de alrededor de un 20 %. En este indicador confluyen las pautas nupciales del conjunto de las mujeres así como la intensidad de la fecundidad marital; es decir, que para explicar este elemento diferencial hay que barajar, por un lado, factores de índole social y económico relacionados con las oportunidades que tienen las mujeres de contraer matrimonio.

*Tabla 2.25: Intensidad de la fecundidad en Bilbao y Vizcaya 1787-1930 (lf)*

	1787	1825	1887	1900	1910	1920	1930	1935
Vizcaya	0,339	—	0,379	0,387	0,356	0,310	0,250	—
Bilbao	0,283	0,271	0,299	0,305	0,288	0,247	0,230	0,170

Fuente: Materia censal.

*Gráfico 2.1: Evolución de la fecundidad general (lf) en Vizcaya y en Bilbao*



Por otro lado, será necesario apuntar otros elementos directamente relacionados con la fertilidad de estas mismas mujeres, que determinaron la fecundidad matrimonial hasta que ésta comience a controlarse de forma consciente y voluntaria. Nos referimos a comportamientos menos conscientes que alteran las pautas de reproducción como el stress, la inestabilidad de la población inmigrante, las condiciones de vida y la alimentación. Y, por qué no, se podría augurar la existencia de un colectivo social muy concreto, ligado a profesiones liberales y servicios, que suele actuar como grupo de vanguardia en cuanto al control del número de hijos dentro del matrimonio. Antes de detenernos en los componentes de

estas pautas de reproducción urbanas y rurales veámos la tendencia de la fecundidad general en Vizcaya y en Bilbao.

Merece la pena destacar, en primer lugar, que la tendencia que adopta el comportamiento reproductivo en Bilbao y Vizcaya es similar, aunque la intensidad difiera en cada caso. Esta tendencia marca tres tiempos: entre 1787 y 1887 la fecundidad incrementó en líneas generales. Los niveles que alcanza esta variable en 1887, son superiores a los alcanzados un siglo antes en 1787. En Bilbao, la capacidad reproductiva incrementó hasta un 10 % en esta fase calificada como pretransicional. En un segundo periodo, entre 1887 y 1900/10, la fecundidad general se mantuvo estacionaria con una ligera tendencia a la disminución. Por último, entre 1900/10 y 1920/30 el conjunto de Vizcaya y Bilbao experimentaron una disminución clara e intensa en la reproducción de su población.

Como segunda conclusión, la adopción masiva de comportamientos de control sobre la fecundidad en Vizcaya se produce entre 1900 y 1930. Como puede verse en el gráfico, la reducción de la fecundidad en ese intervalo de tiempo es significativa. La intensidad del descenso oscila entre el 25 % en Bilbao y hasta cerca de un 35,3 % en el conjunto de la provincia. Es un indicio claro de que la transición demográfica ha comenzado su andadura. La caída secular de la fecundidad sobrevino en un intervalo de tiempo corto, y en lugares bastantes disimilares en sus estructuras económicas. Esta sincronía en el momento de la restricción de la fecundidad general pone de relieve que para comprender los inicios de la modernización demográfica es necesario acudir a explicaciones relacionadas con la difusión de comportamientos demográficos; esto significa apelar a explicaciones relacionadas con el intercambio cultural.

En un contexto geográfico más amplio, es algo aceptado que, en lo que respecta a la cronología de la caída de la fecundidad, se da una sincronía entre las regiones y países europeos. Con la excepción francesa, los inicios del control de la fecundidad en Europa se concentran en los últimos veinticinco años del siglo XIX. En el contexto español, hace ya un tiempo, se puso de manifiesto la necesidad de tomar la unidad regional para explicar la difusión del control de la natalidad en España, en un doble sentido de Este a Oeste y de Norte a Sur<sup>28</sup>. Según la teoría de la difusión, esto significa que hay una dinámica exógena a la propia sociedad analizada. El territorio vasco no se sustrae a esta dinámica de forma que por su situación geográfica se incorpora después de la cornisa norte del mediterráneo, pero antes que aquellas áreas al interior y Este de la Península.

<sup>28</sup> Arango, J., 1988, «La teoría de la transición demográfica y la experiencia histórica», *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, N.º 10.

Pero avancemos en el análisis y veámos cuales son los componentes de esta dinámica. La fecundidad general de cualquier sociedad viene explicada por la intensidad del matrimonio así como por la fecundidad legítima; de las formas de como se combinen ambas y del sentido en el que influyan, se explicarán las variaciones de la fecundidad general en el tiempo y en el espacio. A la hora de delimitar cual de los dos comportamientos tuvo una mayor incidencia sobre el resultado final, la historiografía se ha solido decantar por la nupcialidad como la variable con un papel más relevante en los comportamientos reproductivos de una sociedad preindustrial, y por la fecundidad marital en las sociedades industriales.

### **2.6.2. El papel de la nupcialidad en el crecimiento de la población**

Desde una perspectiva demográfica es necesario destacar la importancia que tienen las pautas nupciales femeninas de una sociedad, en la medida en que actuaban como un poderoso instrumento de control del crecimiento de la población y, por lo tanto, como un mecanismo clave para comprender el patrón procreativo de la sociedad preindustrial. En épocas preindustriales en las que el control deliberado de la fecundidad dentro del matrimonio parece escaso o nulo, y la fecundidad extramarital muy baja, la edad al matrimonio de las mujeres, en la medida que determina el período reproductivo de las mismas, pasó a ser un determinante fundamental.

Por otra parte, la sensibilidad que la nupcialidad muestra hacia los cambios económicos y sociales le ha concedido un papel de protagonista principal en la historia de los sistemas de regulación de los modelos demográficos preindustriales. Efectivamente, es la más social de las variables demográficas y la que mayor flexibilidad presenta en la adaptación de los hombres a los recursos disponibles en cada momento histórico. Que la nupcialidad responda a los cambios coyunturales, bien por un incremento de la mortalidad de crisis bélica o epidémica, bien debido a los ciclos económicos expansivos de corta duración, es algo lógico que responde a la naturaleza misma del sistema matrimonial de corte antiguo. La decisión de contraer matrimonio está sumamente mediatizada por cuestiones como la capacidad de ahorro en un momento determinado, o por la disposición de un determinado número de viviendas y de tierras que cultivar, es decir, por el conjunto de elementos que inciden directamente sobre la viabilidad y garantías de las nuevas unidades familiares. La interacción entre el conjunto de hechos económicos, especialmente centrado en salarios, rentas y tierra disponible, y la respuesta de la población vía aceleración o retraso de su nupcialidad era la espina dorsal de la regulación del sistema demo-económico.

*Tabla 2.26: Intensidad de la nupcialidad femenina en Bilbao y Vizcaya 1787-1930 (Im)<sup>29</sup>*

	1787	1825	1887	1900	1910	1920	1930
Vizcaya	0,480	—	0,522	0,540	0,480	0,466	0,461
Bilbao	0,392	—	0,421	0,449	0,402	0,397	0,407

*Tabla 2.27: Evolución de la nupcialidad en Bilbao y Vizcaya 1787-1930 (1787=100)*

	1787	1825	1887	1900	1910	1920	1930	1935
Vizcaya	100	—	105	104	106	96	81	—
Bilbao	100	102	101	95	105	87	86	78

Los ciclos económicos que se sucedieron a lo largo del siglo XIX y primer tercio del siglo XX tuvieron también su reflejo en el sistema demográfico a través de las intensas fluctuaciones que experimenta la nupcialidad. La Tabla 2.26, y el Gráfico 2.2, donde se recoge la intensidad de la nupcialidad en Vizcaya y en Bilbao, muestran que en ambas unidades territoriales la coyuntura económica y la nupcialidad fueron dos variables que transcurrieron de forma muy paralela, posiblemente por la estrecha relación que existe entre ambas.

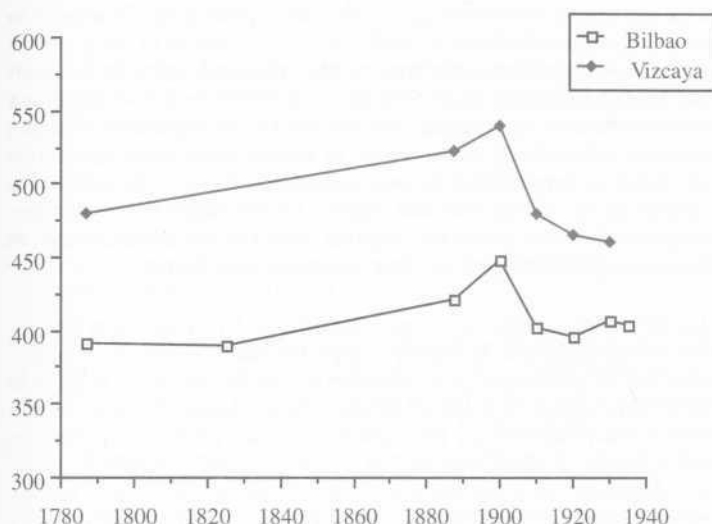
Bilbao participa a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX del desarrollo económico que se produce al hilo del proceso de industrialización, tímido entre las dos guerras carlistas (1833-1877), intenso y acelerado en el último tercio del siglo XIX. El resultado es que entre 1787 y 1887/1900, la intensidad del Im incrementó alrededor de un 14,5 %.

El sistema demográfico preindustrial en el territorio vasco estuvo regulado por una serie de obstáculos preventivos como forma de adaptación a una organización social de los recursos que dificultaba enormemente una reproducción exhuberante. Tanto la troncalidad en el medio rural, como la necesidad de obtener una dote o ahorro para reproducir un status social determinado en el medio urbano, o bien la misma constricción que imponía una economía

<sup>29</sup> Para medir la intensidad de la nupcialidad hemos tomado el indicador Im a los que hacíamos referencia en la nota 27, elaborado en el marco del European Fertility Project de Princeton. Es un indicador resumen que tiene la ventaja de sintetizar la edad y la incidencia del matrimonio de las mujeres fecundas, y relacionar además, la nupcialidad con la fecundidad máxima observable, con lo que se introduce una medida de ponderación que supone una estandarización por edades de la población femenina.

preindustrial a la hora de desarrollar una demanda de trabajo que facilitara la formación de nuevos núcleos, eran algunos de los obstáculos que impedían desarrollar el potencial reproductivo de esta sociedad.

Gráfico 2.2: Intensidad de la nupcialidad femenina en Bilbao y Vizcaya, 1787-1930



Este equilibrio se rompe a lo largo del siglo XIX. En el conjunto de Vizcaya —en donde la nupcialidad incrementó un 12,5 % en esta centuria larga entre 1787-1900— la acción combinada de un nuevo marco jurídico de corte liberal y las sucesivas desamortizaciones que pusieron en circulación nuevas tierras, ampliaron las posibilidades de formación y de asentamiento de un mayor número de familias en el medio rural<sup>30</sup>.

Las pautas nupciales en las poblaciones industriales, entre las que incluimos a Bilbao a partir de mediados del siglo XIX, están íntimamente vinculadas con los ritmos y las fases por las que atravesó el desarrollo de la moderna industrialización. En los nuevos focos industriales este proceso social y económico eliminó muchos de los obstáculos tradicionales que retrasaban y constreñían el matrimonio femenino. Asimismo, la emergencia de una sociedad industrial cambió las expectativas en el mercado de trabajo, suprimiendo los obstáculos sociales y económicos que tradicionalmente impedían la formación de nuevos hogares. La necesidad típicamente urbana de un largo período de ahorro y de aprendizaje para

<sup>30</sup> Véase Arbaiza Vilallonga, M., 1994, *op. cit.*, págs. 265 y ss.

contraer nupcias dejó de ser un requisito necesario y la reacción procreativa no se hizo esperar. El desarrollo de la economía salarial e industrial liberó a la nupcialidad de aquellos factores de retraso en la edad de contraer nupcias.

Por otra parte, las pautas matrimoniales femeninas en el conjunto de Vizcaya, tan decisivas en la reproducción definitiva de una sociedad, no se sustrajeron a la mejora de los transportes y a una cada vez mayor movilidad geográfica de la población. En este sentido, el dinamismo de las ciudades, y especialmente el de la capital de provincia, tuvieron una importante influencia sobre la nupcialidad. Su capacidad de absorción del excedente rural constituía una salida a muchos colectivos que en épocas tradicionales estaban abocadas a la soltería definitiva en su pueblo natal. Las repercusiones sobre la nupcialidad de una ampliación de los mercados matrimoniales se cifraban en una mejora de las posibilidades de contraer matrimonio entre las mujeres nacidas en aquellos lugares donde tradicionalmente estaban abocadas al celibato.

Una tendencia al alza de la nupcialidad a lo largo del siglo XIX ha sido ya señalada por D. Reher<sup>31</sup> para los dos conjuntos de población que él diferencia en su análisis, la España Urbana y la España Rural. Este autor cifra el incremento de los niveles de nupcialidad entre 1787 y 1887 en un 4 % para las ciudades y 8 % para el campo, alcanzándose el nivel máximo de *Im* entre 1887 y 1900. A partir de comienzos de siglo comienza, de la misma forma que hemos comprobado para Vizcaya, un ligero descenso más evidente en las zonas rurales que en las urbanas. Por otra parte, A. Cabré y A. Torrents, en un estudio sobre la evolución de la nupcialidad en Cataluña, confirmaban también un proceso de intensificación de la nupcialidad en la población catalana entre 1787 y 1887<sup>32</sup>.

En ambas investigaciones se formula la hipótesis, extensible al caso vizcaino, de que el aumento de la nupcialidad, y por consiguiente de la fecundidad general, fue el principal componente del fuerte incremento de la población experimentado tanto en Cataluña entre 1787 y 1860, como del crecimiento vegetativo que experimentó la España del siglo XIX<sup>33</sup>. Es más, en el caso catalán se apunta como un posible desencadenante del precoz control de la fecundidad matrimonial experimentado en Cataluña a partir del segundo tercio del siglo XIX. A juicio de dichas autoras la fuerte presión a la que se vieron sometidas las economías familiares debido a la

<sup>31</sup> Reher, D. S., 1986, «Desarrollo urbano y evolución de la población: España 1787-1930» en *Revista de Historia Económica*, Vol. IV, N.º 1.

<sup>32</sup> Cabré, A. y Torrents, A., 1992, «La elevada nupcialidad como posible desencadenante de la transición demográfica en Cataluña» en Livi-Bacci, M., (Coord.), *Modelos regionales de la transición demográfica en España y Portugal*, Alicante, Actas del II Congreso de la ADEH, Inst. Juan Gil Albert, Vol. 2.

<sup>33</sup> Cabe recordar el incremento del crecimiento vegetativo en Vizcaya en el s. XIX se cifró de un 5 % a un 15 % entre 1860 y 1877.



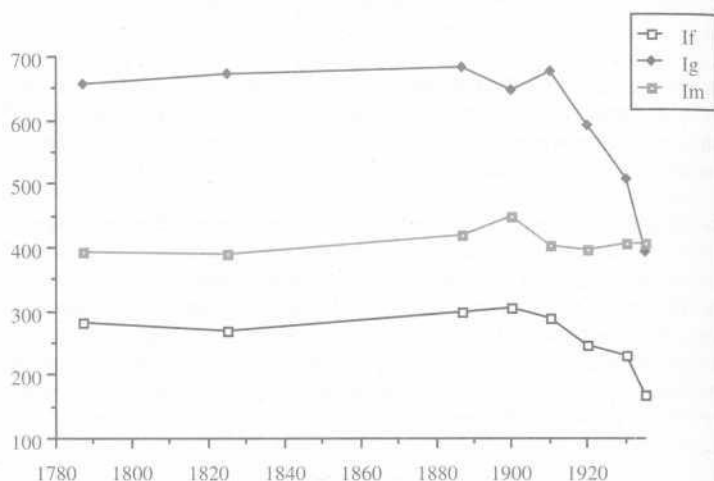
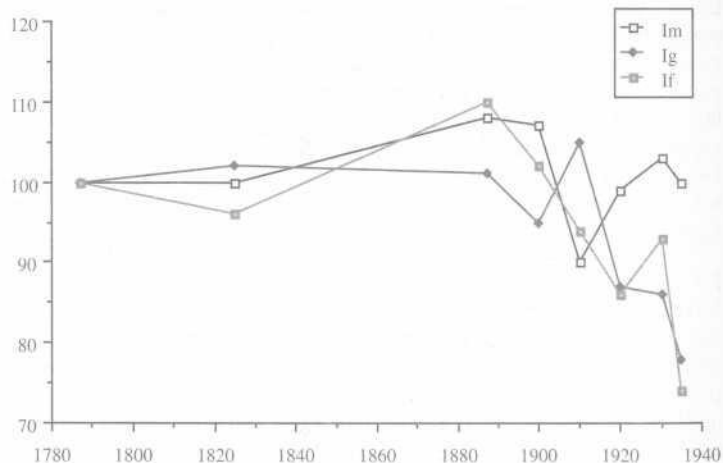
precocidad del matrimonio y a un alargamiento del período reproductivo de la mujeres, produjo como reacción un control del número de hijos por vías neomalthusianas, es decir, disminuyendo la fecundidad legítima o número de hijos dentro del matrimonio. La conclusión sería que las exuberantes características que adopta la nupcialidad a mediados del siglo diecinueve en Cataluña, habrían sido el factor de un intenso crecimiento demográfico y, por consiguiente, el desencadenante que iba a propiciar la reducción de la fecundidad matrimonial.

En el territorio vizcaino, y más concretamente en Bilbao, el fenómeno de la industrialización potenció en su primera fase, hasta principios del siglo XX, una reacción típicamente malthusiana, estimulando el crecimiento de la población, socavando las bases de las tradicionales continencias precautorias primero, y a través del aumento de la demanda de trabajo después. Antes de iniciarse el moderno ciclo de reducción de la fecundidad, la población desarrolló su potencial reproductivo hasta niveles probablemente poco conocidos en etapas históricas anteriores.

El papel de la nupcialidad en el crecimiento revolucionario de la población en el último tercio del siglo XIX fue sumamente importante. Tal y como se puede observar en el Gráfico 2.3 la capacidad que tuvo esta variable (*Im*) de mediatizar la fecundidad general de Bilbao fue importante. La tendencia de ambas variables fue muy pareja hasta 1910. Sabemos que en el conjunto de Vizcaya, la nupcialidad femenina respondió a las posibilidades que se generaron a partir de las nuevas bases económicas desarrolladas en la primeras fases de la modernización económica. El impulso demográfico iniciado en el segundo tercio del siglo XIX, se explica por un descenso de la edad al matrimonio de las mujeres en áreas industriales, y por una reducción del porcentaje de solteras en zonas rurales<sup>34</sup>.

Es a partir de 1910 cuando esta variable cambia la tendencia de forma brusca. Tanto en Vizcaya como en Bilbao, se produce un descenso relativamente importante en absoluta correlación con los niveles alcanzados por las tasas de reproducción general. La industrialización se había consolidado, lo mismo que la modernización económica, social y de las mentalidades. Pero también surgen los primeros problemas derivados de las profundas crisis económicas y sociales como la de 1917-23 y 1930-36, que generan incertidumbres tanto en el mercado del trabajo como en el empleo. Estos problemas, unidos al proceso de modernización y cambio, pudieron tener un impacto inmediato en el retraso de acceso al matrimonio y disminución del número de matrimonios entre 1920 y 1935.

<sup>34</sup> Un análisis sobre la evolución del sistema demográfico en el conjunto de Vizcaya y para una serie de colectivos socialmente diferenciales (Vizcaya Rural, Vizcaya Industrial, Vizcaya Minera, Vizcaya Urbana) véase Arbaiza Vilallonga, M., 1994, *Op. Cit.*, pág. 245-318.

Gráfico 2.3: *Evolución de los niveles de fecundidad general, legítima y nupcialidad en Bilbao*Gráfico 2.4: *Evolución de la intensidad de la fecundidad general (If), nupcialidad (Im) y fecundidad legítima (Ig) de Bilbao. (1787=100)*

En conclusión, se puede decir que las transformaciones sociales y económicas han tenido consecuencias directas sobre el sistema matrimonial, e indirectas sobre la intensidad de la reproducción. Muchos de los obstáculos tradicionales que retrasaban y constreñían el matrimonio femenino desaparecen totalmente en los focos industriales y mineros, o por lo menos, dejan de ejercer una presión tan intensa en las áreas agrícolas. Los ajustes en el sistema matrimonial rural fueron pequeños pero las repercusiones a largo

plazo tienen un efecto multiplicador<sup>35</sup>. Las tasas de crecimiento natural del medio rural llegaron a ser posiblemente insostenibles, potenciando el éxodo y, por lo tanto, un incremento de población no agraria. Debido, a su vez, a una mayor movilidad de la población y una ampliación de los mercados matrimoniales, las posibilidades de contraer matrimonio entre las mujeres nacidas en aquellos lugares donde tradicionalmente se practicaba la reducción sistemática de los matrimonios son algo mayores.

### 2.6.3. El control consciente de la fecundidad legítima: niveles de vida y factores culturales

Como es sabido, dentro del sistema homeostático tradicional, la fecundidad matrimonial o número de hijos por mujer casada es una de las variables más estables y, por lo tanto, la reducción de este componente es una de las manifestaciones de modernización de cualquier sociedad. Lo significativo de la transición demográfica no fue el paso de una situación en que la fecundidad no estaba controlada a otra en la que fue restringida por el ejercicio de una prudente limitación<sup>36</sup>, porque, como hemos demostrado a partir de los niveles de fecundidad general, la fecundidad ya se encontraba limitada en las sociedades preindustriales. El cambio clave fue el paso de un sistema de control a través de costumbres e instituciones sociales, a otro en el que las decisiones privadas de las parejas desempeñaron el principal papel en la regulación de la tasa de fecundidad. Este proceso tuvo su reflejo inmediato en la fecundidad matrimonial o legítima, aquella que mide la reproducción familiar independientemente de cuando se accede al matrimonio y cuantos llegan a hacerlo.

Cuando intentamos explicar por qué y cuándo una sociedad decide utilizar una serie de mecanismos plenamente conscientes para el control de su crecimiento, es decir, cuando intentamos establecer una cronología del descenso de la fecundidad marital, lo que estamos valorando es en qué momento histórico concurren en una población aquellas tres condiciones establecidas por A. Coale: preparación, buena voluntad y posibilidad<sup>37</sup>. Una preparación adecuada de la población que se traduce en ventajas económicas o niveles de vida que generan una motivación individual para el control de la fecundidad; la buena voluntad que comprende la aceptación mo-

<sup>35</sup> Es un proceso muy similar al que ha descrito Levine para Inglaterra. Véase Levine, D., 1985, «Industrialization and the Proletarian Family in England», *Past and Present*, Vol. 107.

<sup>36</sup> Wrigley, E. A., 1992, *Op. Cit.*

<sup>37</sup> Reproducidas por Lesthaegue, R., 1992, «Motivation et légitimation: conditions de vie et régimes de fécondité en Belgique et en France du XVII siècle au XIX siècle», en INED, *Congrès et Colloques N.º 11*, pág. 276.

ral o la legitimación de tales comportamientos por parte del colectivo y, por último, la posibilidad de acceder con eficacia y seguridad a los métodos anticonceptivos. La concurrencia de estas circunstancias en una colectividad lleva implícita una explicación multicausal y complica, por lo tanto, la interpretación de la transición de la fecundidad.

Vayamos por partes y observemos las pautas de comportamiento respecto a la fecundidad matrimonial recogidas en la Tabla 2.28 y representadas en el Gráfico 2.5 a través de los valores del indicador *Ig* para la provincia vizcaina y su capital, Bilbao. La evolución de la fecundidad matrimonial en Bilbao nos lleva a algunas consideraciones interesantes respecto a los comportamientos reproductivos en situaciones de acelerados cambios socioeconómicos, como los que viven las poblaciones asentadas en la Ría de Bilbao.

Lo primero que llama la atención de los resultados fue que la transición moderna de la fecundidad en el espacio analizado está definida por un importante retraso en relación con aquellos parámetros que teóricamente apuntan hacia un proceso de modernización económica y social. El control de la fecundidad legítima, tanto en Bilbao como en Vizcaya, no dio las primeras señales hasta la década de 1910-1920 y de forma más intensa entre 1920 y 1930. Aunque Bilbao dio señales de cierto anticipo respecto al resto de la provincia en la caída secular de la fecundidad matrimonial, ya que rebajó el nivel de 0,600 un década antes, una de las cuestiones claves es preguntarse el por qué de un retraso tan fuerte en una zona urbano industrial relativamente temprana.

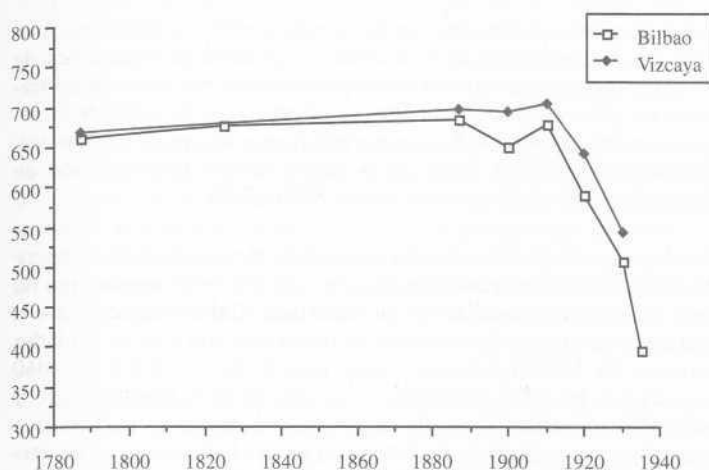
*Tabla 2.28: Intensidad de la fecundidad legítima en Bilbao y Vizcaya 1787-1930 (Ig)*

	1787	1825	1887	1900	1910	1920	1930	1935
Vizcaya	0,667	—	0,697	0,693	0,705	0,643	0,543	—
Bilbao	0,659	0,675	0,683	0,649	0,678	0,591	0,507	0,395

*Tabla 2.29: Evolución de la fecundidad legítima en Bilbao y Vizcaya 1787-1930 (1787=100)*

	1787	1825	1887	1900	1910	1920	1930	1935
Vizcaya	100	—	105	104	106	96	81	—
Bilbao	100	102	104	95	105	87	86	78

Gráfico 2.5: Intensidad de la fecundidad en Bilbao y Vizcaya 1787-1930 (lg)



En este sentido, cuando la teoría de la transición demográfica establece una relación entre el grado de urbanización y la transición de la fecundidad, es debido a que el primer fenómeno histórico aparece como resultado de un proceso social de asalarización y de trasvase de la población del sector agrícola hacia la industria, lo cual es un indicador, teóricamente al menos, de que existe una preparación de la población para adoptar cambios en sus comportamientos demográficos.

Desde un punto de vista teórico, para que se genere una transformación en el ámbito de los valores familiares se requiere de dos fenómenos paralelos e interrelacionados. El primero, que el hogar deje de ser una unidad de producción o unidad económica, y pase a una organización de economía salarial. En el contexto de las economías familiares domésticas, en donde se da una fuerte integración de la producción y reproducción, es mucho más difícil un cambio en la valoración de los costes y de la utilidad de la descendencia. La lógica de comportamiento económico en estos casos conlleva que todos los miembros tengan un papel económico fundamental. Cuando un colectivo logra liberarse de las necesidades de reproducción social y económica que genera la posesión de la tierra o del taller, emerge una nueva racionalidad económica. Este nuevo modo de producción, en donde ya no se ejerce un trabajo de tipo intensivo (extensible ya no sólo a la agricultura sino también a los artesanos y trabajadores a domicilio), supone un cambio en la valoración de los hijos. En una economía salarial se genera un cambio en las funciones del hogar así como en la misma concepción del papel de la familia por parte de sus miembros, que teóricamente, pasan de ser individuos que aportan

ingresos, es decir potencial mano de obra para la unidad familiar, a ser objeto de cuidado y educación.

Si tomamos el crecimiento de las ciudades y el trasvase de población del sector primario al secundario como dos indicadores de las transformaciones que se están produciendo en la sociedad vizcaína en general, y de la bilbaína en particular, a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, la esperada respuesta de un control voluntario y consciente fruto de la nueva cultura urbana tardó en llegar alrededor de cincuenta años (1870-1920).

En el conjunto de Vizcaya el crecimiento de las ciudades a partir de 1860 afectó a un colectivo progresivamente más amplio que no cesó de engrosar las filas del proletariado. Cabe recordar que la tasa de urbanización (porcentaje de población que vive en ciudades mayores de 5.000 habitantes) había pasado de un 14,8 % en 1860 a un 52,8 % en 1900. En Bilbao, los cambios en la ocupación de la población activa derivados de un trasvase de población artesanal a una población asalariada dedicada a trabajos industriales o de servicios, no terminan por incidir en la esfera de los valores y de las actitudes de la población. En la población urbana objeto de estudio se comprueba el desajuste entre el proceso de asalarización y el de motivación para la limitación familiar moderna.

El segundo proceso social al que aludíamos al comienzo es clave para la comprensión de este desajuste. La motivación de la población bilbaína para valorar positivamente la reducción del tamaño familiar, contemplaría el desarrollo de aquellas circunstancias de tipo económico y social que propician unos niveles de vida mínimos como para generar una nueva racionalidad económica en el seno de la familia. Aunque el debate sobre la transición demográfica se ha encargado de demostrar que un incremento en las retribuciones salariales no son una razón suficiente para el control consciente de la fecundidad, siguen siendo una condición necesaria para que los hijos dejen de ser potenciales ingresos en la economía familiar. Quizás los valores propios de una sociedad contemporánea llevaron un ritmo mucho más lento que el proceso de asalarización y concentración urbana de la población, o quizás los niveles de vida alcanzados por la población de Bilbao en estas primeras fases de la industrialización no alcanzaban el umbral mínimo necesario para generar una nueva racionalidad económica en el interior de la familia como para entender de otra forma el papel de los hijos.

El proceso anterior a la restricción consciente del número de hijos, que no comenzó hasta 1910, pasó por una serie de vicisitudes que configuran una etapa de pretransición con unas características específicas. Llama la atención un primer elemento común en Bilbao y en el resto de la provincia, el incremento que experimenta la fecundidad legítima a lo largo del siglo XIX. En efecto, en Vizcaya la fecundidad dentro del matrimonio pasó de niveles relativamente

moderados en un régimen de fecundidad natural propio de sistemas preindustriales, alrededor de 0,667 en los niveles del Ig en 1787, a inscribirse dentro de las zonas de alta fecundidad por encima de 0,700 en 1910. Constatamos, por otra parte, que Bilbao participa de esta tendencia, aunque con unos niveles de fecundidad legítima en todo momento menores que el resto de Vizcaya.

Esta tendencia de la fecundidad legítima confiere a la pretransición unos rasgos específicos, a nuestro entender algo atípicos. Teniendo en cuenta que la fecundidad matrimonial es la variable menos flexible de las tres que forman el sistema homeostático propio de un régimen demográfico tradicional, ciertamente podría pensarse que el comportamiento de esta variable se sale de los cánones establecidos a partir del estudio de los sistemas demográficos europeos.

En el ámbito territorial que nos ocupa comprobamos, que frente a la teórica escasa flexibilidad con que la fecundidad matrimonial responde dentro de un régimen de fecundidad natural, en un período todavía definido por parámetros demográficos de antiguo régimen, se produce una gran variabilidad en los niveles de este indicador, que se traduce en el incremento de la fecundidad legítima en el largo plazo. La incidencia de la industrialización sobre el comportamiento de la fecundidad matrimonial de las familias bilbaínas tuvo en sus fases iniciales un efecto contrario al de sus estadios tardíos. En un primer momento, la fecundidad legítima respondió en la misma dirección que la nupcialidad, incrementando moderadamente sus niveles (Gráfico 2.5).

El desarrollo pleno de una economía de mercado condujo a una desaparición de los antiguos obstáculos para la reproducción dentro de la unidad familiar: una mayor demanda de trabajo en los nuevos sectores productivos y una posible especialización agrícola de cara al abastecimiento urbano, así como la mejora de los medios de transporte mejoraron claramente las expectativas de la población, que respondió reactivando su potencial reproductivo también dentro del matrimonio. La racionalidad de la familia en esta primera fase de la industrialización conlleva un incremento de hijos tanto en el campo como en la ciudad. Se generó, por lo tanto, una reacción demográfica de carácter típicamente malthusiana, caracterizando una fase preparatoria para la moderna transición de la fecundidad, en la cual, se libera el potencial reproductivo que hasta un siglo antes estaba algo amordazado o constreñido.

El cambio en el nivel de motivación individual respecto a patrones de comportamiento antiguos está relacionado, en primer lugar con el patrón de mortalidad y las probabilidades de supervivencia de los hijos. Es un factor de tipo biológico que escapa en parte al mundo de las decisiones familiares pero que constituye un elemento clave que influye y determina la limitación familiar. Es necesario,

por lo tanto, relacionar primero un cambio del valor de los hijos con la supervivencia de los mismos. Lo cierto es que la mortalidad seguía siendo muy alta a comienzos del siglo XX. Baste recordar que en Bilbao en 1900, se morían antes de cumplir el primer año alrededor de 233 niños por cada mil nacidos, y alrededor de 300 niños por cada mil supervivientes entre uno y cuatro años. Es decir, más de la mitad de los niños nacidos se morían antes de cumplir los cinco años. La posibilidad de supervivencia para la infancia era francamente muy reducida. Posiblemente, ésta sea una de las causas más inmediatas que está produciendo el mencionado retraso de la transición demográfica vizcaina. Las altas tasas de mortalidad hasta fechas muy tardías son un factor explicativo de primera magnitud del retraso de la modernización demográfica.

Al igual que en el resto de Vizcaya, el retraso de la caída de la fecundidad en Bilbao proviene del peso invisible de una serie de variables en las economías y estrategias familiares relacionadas con la inseguridad y precariedad de las condiciones materiales. Teóricamente, una de las características de las ciudades es la que permiten alcanzar aquel umbral de nivel de vida que posibilita, a su vez, un cambio en la escala de valores, así como en las expectativas de la población. Sin embargo, del proceso acelerado e intensísimo de desarrollo urbano sucedido en las áreas de temprana industrialización situadas en la Ría, fue clave a la hora de explicar las fuertes dificultades que la población encontró en la adopción de comportamientos modernos. Las características del proceso de industrialización en este espacio supuso un deterioro tan fuerte de las condiciones de vida que influyeron de forma determinante en el proceso transicional. El deterioro de las condiciones de vida ligado a un proceso de urbanización casi traumático hicieron inviable cualquier transformación en la racionalidad económica de la familia hacia pautas de comportamiento más modernas.

Los mismos resultados sobre los niveles de fecundidad legítima apuntan hacia esta misma dirección. Se constata una ligera caída de la fecundidad entre 1887 y 1900, período de fuerte intensidad de la inmigración, que nos sitúa ante un fenómeno semejante al que se produce en otras zonas receptoras de población. Los estudios microdemográficos sobre Baracaldo, y la zona minera<sup>38</sup> han demostrado este mismo impacto de la migración sobre el comportamiento de la fecundidad en el período de mayor intensidad migratoria. Teniendo en cuenta que este descenso provisional de la fecundidad marital no responde a una caída secular y definitiva de la misma, se puede interpretar como una respuesta de la población a una situación de fuerte inestabilidad. Cabe preguntarse si este comportamiento es una prueba de los efectos que sobre la pobla-

<sup>38</sup> Para Baracaldo véase Arbaiza Vilallonga, M., 1994, *Op. Cit.*; para zona minera véase Pérez-Fuentes Hernández, P., 1993, *Vivir y morir en las minas. Estrategias familiares y relaciones de género en la primera industrialización vizcaina 1877-1913*, Bilbao, U.P.V.



ción pudo ocasionar el proceso de llegada y asentamiento de un colectivo —factores no conscientes de tipo fisiológico que producen stress y la deficiente nutrición—, o si bien responde a un estado juicioso de la población que llegó a adoptar medidas de reducción de los nacimientos como estrategia racional de asentamiento. En cualquier caso, no queda otra interpretación que relacionarlo con una fuerte recesión en las niveles de vida de la población bilbaina, y especialmente en este colectivo de trabajadores inmigrantes que sufrieron de forma muy intensa la inestabilidad propia de quienes están sometidos a bajos salarios y a deficientes estructuras urbanas.

Lo que se puede concluir a través de este indicador es que como consecuencia de las condiciones vitales de la población, las escasas posibilidades de sobrevivir especialmente a la población infantil y juvenil hacían inviable adoptar comportamientos neomalthusianos. A nuestro juicio, no se produce de forma paralela al surgimiento de una nueva organización familiar de economía salarial, la obtención de unas condiciones de vida mínimas que posibilitaron una reacción en el sistema de valores y en el código cultural. La consecución de unos niveles de vida determinados es un requisito imprescindible que se debe desarrollar en cualquier colectivo para generar nuevas expectativas socioeconómicas e impulsar la puesta en práctica de un cambio de valores orientados a motivar una limitación familiar. La población de Bilbao no estuvo preparada hasta bien entrado el siglo XX.

Entre 1910 y 1935, la intensidad de la fecundidad de la población bilbaina descendió de forma brusca y acelerada, hasta un 41,7 %. Tanto en los ritmos como en las intensidades que adopta el Ig a partir de 1910, se puede afirmar que el factor urbanización entró en juego plenamente como factor explicativo de la transición de la fecundidad. En este sentido, la dicotomía provincia-capital representada en la tabla es operativa en el momento en el que entramos de lleno en las primeras fases de la transición de la fecundidad. Aunque el conjunto de Vizcaya muestra una misma tendencia, la intensidad de la fecundidad matrimonial en 1930 todavía mantiene niveles más elevados que los de Bilbao. Es cierto que el inicio del descenso secular y definitivo de la fecundidad matrimonial se presenta de forma prácticamente simultánea en los territorios a partir de 1910, sin embargo, la fecundidad matrimonial desciende con intensidades distintas según la naturaleza socioeconómica de cada una.

Si hasta ahora hemos enunciado algunas hipótesis sobre los factores que están operando en la primera de las condiciones o requisitos para un control consciente y voluntario de la fecundidad, la motivación personal existe, sin embargo, una segunda condición que explica la transición de la fecundidad, la buena voluntad o legitimación social de lo que hasta en un momento determinado podría suponer una conducta desviada respecto a la cultura o ideo-

logía predominante. El desarrollo de los valores burgueses, del individualismo y de la secularización de la sociedad son variables que en un momento histórico favorecen u obstaculizan la idea de la limitación voluntaria de la fecundidad y que fomentan actitudes positivas o negativas de mayor o menor aceptación hacia el hecho de la contracepción. Su relación con las tasas de fecundidad precisa del análisis de los cambios en el ámbito de la ideología, de la creencias religiosas, así como de otros de índole político.

En este contexto, la vinculación del resto de Vizcaya a la transición moderna de la fecundidad debe de ser explicada por un proceso de difusión de nuevos hábitos urbanos de la ciudad hacia el campo. Forma parte de la naturaleza de la urbanización el que actúe como una estructura que transmite espacialmente los procesos que se generan dentro y fuera del sistema. El modo de vida y la cultura urbana se extiende más allá de la ciudad física, urbanizándose también el medio rural y finalmente toda la sociedad. Es a partir de una relación fluida entre campo y ciudad como se explica el proceso de asunción de pautas de control voluntario dentro de las zonas agrarias.

En cualquier caso, es imprescindible conocer la otra variable que regula el sistema demográfico, la mortalidad de la población. Hay una experiencia común en todas las poblaciones y es que por encima de determinados niveles de mortalidad no se produce una restricción consciente de la natalidad.

## **2.7. La transición de la mortalidad**

### **2.7.1. La naturaleza del debate**

El secular descenso de la mortalidad fue claro y decidido desde mediados del siglo XIX, no solamente en España, sino también en Europa. Este hecho ha dado lugar a un acalorado debate entre los investigadores sociales sobre las causas y naturaleza de este descenso. No es extraño que se haya producido este debate dadas las implicaciones económicas, demográficas, sociales, políticas y culturales que ha tenido este proceso. Efectivamente, se atribuye al descenso de la mortalidad el crecimiento de población sin precedentes que se produce en las poblaciones europeas durante este período; también se le asocia al descenso de la fecundidad que se produce paralelamente. Por otra parte, un aumento de la esperanza de vida en las poblaciones no logrado con anterioridad es un signo evidente de mejora de calidad de vida y de organización social de las comunidades así como de cambios en la valoración de la importancia de la vida en general, pero de los niños en particular. La convergencia interdisciplinar de historiadores de la economía y de la sociedad, demógrafos e historiadores de la me-

dicina —de formación médica—, sobre este tema, ha generado y alentado una de las discusiones más interesantes en las ciencias sociales, sobre la cual todavía queda mucho por investigar, aclarar y debatir. Es una discusión que opone nutrición y salud pública, niveles de vida y organización social, y niveles de renta contra avances científicos<sup>39</sup>.

Parece claro que el proceso de descenso secular de la mortalidad no es moderno en estricto sentido, antes al contrario, venía ya iniciándose desde finales del siglo XVII y principios del XVIII. Tampoco es sostenido en el sentido que no parece haberse producido de forma sostenida y sin altibajos. Existen varios denominadores comunes en la descripción de la mecánica de la transición de la mortalidad en todos los países europeos, en la que podemos incluir a España y el País Vasco, como son: una significativa ganancia de esperanza de vida que se inicia en el siglo XVIII hasta mediados del siglo XIX, debido a la desaparición de las epidemias que producían continuos «picos» o crisis de mortalidad sobre la población, y a una mejora en la infraestructura sanitaria de los lugares de habitación. En la segunda mitad del siglo XIX se produce un empeoramiento de esta variable que es difícil de explicar, salvo por los efectos de la industrialización y de urbanización. Finalmente, desde los inicios del siglo XX hasta los años 30, una rápida e irreversible caída de las tasas, que dura incluso hasta nuestros días.

Ahora bien, a pesar de cierta trayectoria común en la cronología del descenso de la mortalidad en el conjunto de Europa las disimilitudes tampoco son escasas o menos relevantes. Diferencias en la intensidad de la mortalidad entre las regiones, en los ritmos del descenso, y en su cronología, nos hacen pensar que la explicación a nivel global en la larga duración no puede ser tan sencilla, o simplista. Y como sugieren Graziella Caselli y Jacques Vallin pudo haber diferentes caminos hacia el descenso de la mortalidad<sup>40</sup>. Y aquí nos situamos de lleno en la naturaleza del debate, que es ante todo, un debate sobre las causas que generaron este fenómeno del descenso de la mortalidad, y que éstas sean válidas y explicativas en todo espacio y lugar.

En muy breves palabras, tenemos por una parte la posición de McKeown y sus seguidores<sup>41</sup>. Comprueban que son las enferme-

<sup>39</sup> Schofield, R. y Reher, D. S., 1991, «The Decline of Mortality in Europe» en Schofield, R., Reher, D. y Bideau, A. (eds), *The Decline of Mortality in Europe*, Oxford, Clarendon Press, pág. 7.

<sup>40</sup> Caselli, G., 1991, «Health Transition and Cause-Specific Mortality», en Schofield, R., Reher, D. S. y Bideau, A., (Eds.), *Op. Cit.*; y Vallin, J., 1991, «Mortality in Europe from 1720 to 1914: Long-Term Trends and Changes in Patterns by Age and Sex», en Schofield, R., Reher, D. S. y Bideau, A., (Eds.), *Op. Cit.*

<sup>41</sup> La obra básica que sustenta estas ideas es la de McKeown, T., 1976, *The Modern Rise of Population*, London, Arnold. Sería innumerable la lista de los trabajos que en esta línea se han pronunciado desde la fecha en que se publicó su obra hasta nuestros días.

dades infecciosas las responsables de las ganancias en la esperanza de vida, para las cuales no había instrumentos eficaces de preparación médica ni medicamentos adecuados, ni tampoco infraestructura sanitaria, o de organización local o estatal suficientes que expliquen su control. Después de un proceso de eliminación de otras causas propugnan que es la mejora de la alimentación y de los niveles de vida durante el siglo XVIII y principios del XIX, los que provocaron el descenso de la mortalidad. La exposición de McKeown no deja de ser sugerente y válida en muchas de sus afirmaciones, aunque se pueden objetar algunas cuestiones que ponen en entredicho la validez de su teoría como explicación universal.

En primer lugar, es probablemente cierto que hubiera una mejora de los niveles de vida durante ese período, pero bastante difícil de demostrar. La reconstrucción de los niveles de vida de las poblaciones en el pasado se ha demostrado dificultosa en materia de fuentes y altamente debatida. Es más, es casi imposible comprobar que unos mayores ingresos pudieran ser aprovechados por las familias en una alimentación de mayor calidad. Por otro lado, y al menos en la Inglaterra del Antiguo Régimen, se ha comprobado que no es cierto que el mecanismo de regulación del crecimiento de la población, y la responsable del crecimiento global de la misma, fuera la mortalidad, sino al contrario, la nupcialidad<sup>42</sup>.

Por otra parte, otro grupo de investigadores, fundamentalmente historiadores de la medicina y demógrafos actuales, cuya cabeza más visible es Preston, piensan que precisamente los elementos que McKeown desestimaba, son los más relevantes<sup>43</sup>. A saber, los avances científico-médicos, no sólo en el descubrimiento de vacunas y de antibióticos, sino también en la aplicación de las nuevas ideas terapéuticas sobre la higiene. El papel de los médicos era de divulgación de las nuevas formas de tratar a los enfermos y de enseñar a las madres a un mejor cuidado y alimentación de los niños. Asimismo los médicos promovieron leyes que regulaban la higiene pública y privada. No se puede desestimar la labor del Estado y de las Administraciones locales a la hora de proporcionar infraestructuras para realizar todas estas mejoras, ni tampoco la importante labor de la educación, que cada vez afectaba a mayor número de población, y en la que se enseñaban las mínimas pautas de higiene.

A este grupo de investigadores no les falta razón, en la medida en que se ha demostrado que la caída más fuerte en la mortalidad se produjo en las primeras décadas del siglo XX, cuando todas estas medidas de sanidad y salud pública se pusieron en práctica. Sus argumentos se ven reforzados a la luz de la experiencia actual en

<sup>42</sup> Wrigley, E. A. y Schofield, R. S., 1981, *Op. Cit.*

<sup>43</sup> Preston, S. H., 1976, *Mortality Patterns in National Populations with Special Reference to Recorded Causes of Death*, New York.

los países en vías de desarrollo, en los que las organizaciones internacionales han conseguido reducir la mortalidad sin que vaya acompañado por un incremento en los niveles de vida de la población en general. Sin embargo, esta óptica deja sin explicar una parte del descenso secular de la mortalidad, ya que no explica suficientemente el paulatino declive que se produjo durante el siglo XVIII.

Si bien hasta ahora los investigadores habían optado por una u otra línea de investigación despreciando los postulados de la no elegida, las posturas actuales tienden a converger y a tratar de explicar este hecho sin desestimar ninguno de los argumentos. Y como exponen Schofield y Reher, «parece bastante claro que las posturas implicadas no son mutuamente excluyentes y que un conocimiento viable del descenso de la mortalidad debe necesariamente hacer uso de ambas». Concentrándose en la nutrición y en la salud pública, se sintetizan una serie de factores que influyeron en los modelos de mortalidad y en las transiciones de las sociedades del pasado <sup>44</sup>.

Una vez más tenemos que lamentarnos de los pocos estudios que sobre ciudades existen en este debate del descenso de la mortalidad. Sobre todo teniendo en cuenta, que llegado un momento a finales del siglo XIX y principios del XX, la mortalidad se reduce más en los centros urbanos que en el campo y que, por lo tanto, las ciudades son auténticos focos de irradiación de las nuevas pautas de lucha contra la muerte sobre su entorno rural. En España y el País Vasco, hasta el momento, los estudios de mortalidad en el pasado han sido numerosos pero fragmentarios en el tiempo y en los temas tratados. Falta mucho por hacer desde la óptica de este proceso a largo plazo, y en la discusión de los factores de la caída de la mortalidad <sup>45</sup>.

<sup>44</sup> Schofield, R. y Reher, D. S., 1991, *Op. Cit.*, págs. 9-10.

<sup>45</sup> Habría que destacar el trabajo de Vicente Pérez Moreda, nos ofrece su visión de la lucha contra la muerte a mediados del siglo XIX. Véase Pérez Moreda, V., 1980, *Las crisis de mortalidad en la España interior, siglos XVI-XIX*, Madrid, Siglo XXI, especialmente el capítulo XVI titulado «La lucha contra la mortalidad catastrófica y contra la mortalidad ordinaria», págs. 407-451. Asimismo el trabajo de Rosa Gómez Redondo, trata la evolución y descripción de la mortalidad infantil en el siglo XX. Véase Gómez Redondo, R., 1992, *La mortalidad infantil española en el siglo XX*, Madrid, CIS/Siglo XXI. En el País Vasco, están empezándose a llenar huecos en este tema. Una visión de la mortalidad infantil y juvenil a lo largo de dos siglos (s. XVIII, XIX y XX) esta siendo reconstruida por Ana Guerrero, que ha publicado ya sus primeros resultados en Guerrero, A., y García, Sanz, A., 1990, «El inicio de la transición de la mortalidad infantil en el País Vasco-Navarro» en Livi Bacci, M., (coord), *Modelos regionales de la transición demográfica en España y Portugal*, Alicante, Actas del II Congreso de la ADEH. Insti. Juan Gil Albert., Vol. 2. Pilar Pérez-Fuentes por su parte, analiza una comunidad minera vizcaína entre los años 1877 y 1913 en Pérez-Fuentes Hernández, P., 1993, *Op. Cit.*, págs. 183-207. Asimismo dicha autora ha tratado el papel de los médicos higienistas respecto a la cultura sanitaria e intervención del Estado sobre la organización de la comunidad en «El discurso higienista y la moralización de la clase obrera en la primera industrialización vasca», *Historia Contemporánea*, N.º 5. Un trabajo en el cual se aborda y trata de explicar las causas del descenso dentro de la provincia de Vizcaya es el de Mercedes Arbaiza. Véase Arbaiza Vilallonga, M., 1994, *Op. Cit.* capítulo 9.

### 2.7.2. La caída secular de la mortalidad de Bilbao en el contexto español

El proceso seguido por Vizcaya y Bilbao en cuanto a la evolución de las tasas brutas de mortalidad coincide en gran parte con la trayectoria descrita para el conjunto de Europa. En los resultados de la Tabla 2.30 comprobamos, por un lado, que las tasas brutas de mortalidad a mediados del siglo XIX en Bilbao son más bajas que en el conjunto de la provincia. Estos distintos niveles de partida desaparecen en el caso de Bilbao en el último tercio del siglo XIX. La mortalidad en esta ciudad experimenta un fuerte incremento hasta situarse por encima de la media de las ciudades españolas en 1900 (Tabla 2.24). Al igual que en el resto de Europa, Bilbao experimenta un fuerte retroceso en la transición de la mortalidad derivado de un proceso de urbanización que se puede calificar de traumático desde la perspectiva de las posibilidades de morir de su población. El impacto de la industrialización sobre las condiciones de vida es tan fuerte que la tasa de mortalidad incrementa un 9 por mil entre 1860 y 1900, es decir, alrededor de un 37 %.

*Tabla 2.30: Evolución de las tasas brutas de mortalidad en la provincia de Vizcaya y Bilbao ‰*

	1860	1887	1900	1910	1920	1930
Vizcaya	26,00	27,80	26,20	19,10	18,40	13,70
Bilbao	23,65	29,28	32,59	22,44	23,16	18,34

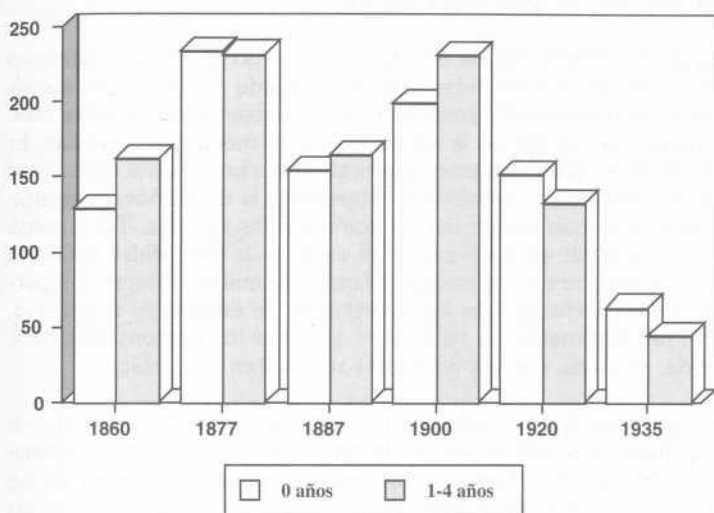
Fuente: Para Vizcaya, Arbaiza Vilallonga, M., 1994; Para Bilbao, elaboración propia a partir de los censos y registro civil y parroquial.

También es cierto que los efectos regresivos de una urbanización aceleradísima del último tercio del siglo XIX se traducen en efectos positivos de cara a los ritmos que adopta la caída de la mortalidad a partir de 1900. Si recordamos los resultados de la Tabla 2.24 podemos apreciar una tendencia de la mortalidad a disminuir con especial intensidad en las ciudades, en donde la reducción es más sustancial (de una tasa del 31,1 ‰ a la de 17,9 ‰ setenta años más tarde). En el caso de Bilbao, los niveles de mortalidad se reducen a un ritmo comparativamente más acelerado que en otras ciudades.

Una perspectiva más adecuada para comprender la transición de la mortalidad es analizar la mortalidad infantil como componente fundamental de la misma. Efectivamente, ya se ha demostrado que en los inicios de este proceso el principal responsable del descenso de la mortalidad en cualquier sociedad en estadio transicional es la mortalidad infantil y juvenil. Debido a la sensibilidad del niño de corta edad a las condiciones de vida de la comunidad, la mortalidad infantil es un fenómeno estrechamente dependiente del medio so-

cial en el que se produce. Es, por lo tanto, un indicador muy sensible a las condiciones de vida en las que se desenvuelve cualquier comunidad y, en definitiva, un buen indicador del grado de desarrollo de una comunidad, entendiendo por tal no sólo el proceso de crecimiento económico sino también la consecución de otras conquistas sociales.

Gráfico 2.6: Tasas de mortalidad infantil y juvenil por mil nacidos vivos en Bilbao, 1860-1935



Fuente: Elaboración propia a partir de los Censos de Población y Registro parroquial y civil.

Si observamos la evolución de la mortalidad infantil de los niños menores de 0 años, así como la de los de 1 a 4 años (Gráfico 2.6), de Bilbao, vuelve a resaltar, en primer lugar, los niveles relativamente bajos de 1860, cuando la ciudad todavía se halla inmersa en un sistema demográfico de tipo antiguo. La mortalidad infantil había rebajado ampliamente los niveles propiamente preindustriales de 200 niños muertos antes de cumplir un año por cada mil nacidos. En el último tercio del siglo XIX hay dos picos que rompen esta situación de cierto control social sobre la mortalidad. La etapa que transcurre inmediatamente posterior a la guerra carlista, que estaría recogida en el año 1877<sup>46</sup>, y los años alrededor de 1900 son ciertamente catastróficos desde la perspectiva de las posibilidades de supervivencia de la población infantil y juvenil. Es casi incuestionable la relación que se produce entre las fuertes oleadas de in-

<sup>46</sup> Los niveles que representa 1877 se corresponden con los tres primeros años para los cuales hay datos en el registro civil, es decir, 1877, 1878 y 1879.

migrantes —una inmediatamente después de la segunda guerra carlista así como el otro flujo inmediatamente anterior a 1900— y el incremento de las tasas de mortalidad infantil. Si recordamos las tasas de crecimiento interanual en estas fechas, entre 1877 y 1887, Bilbao sufre el crecimiento demográfico más fuerte de su historia con unas tasas de un 4,29 por cien. La responsabilidad de la inmigración en dicho crecimiento es altísima ya que constituye el 88,3 % del total<sup>47</sup>. Entre 1887 y 1900 tenemos de nuevo una tasa de crecimiento anual de 3,39 por cien, en la cual el saldo migratorio de 2,75 por cien llega a explicar una responsabilidad del 81 por cien del total de incremento.

Es en la primera década del siglo XX cuando se inicia el definitivo descenso de la mortalidad infantil. Se puede observar que los niveles de mortalidad disminuyen considerablemente. Además cabe resaltar un cambio en la estructura de la mortalidad parvular. Es un rasgo propio del patrón de mortalidad urbano que la mortalidad de los niños de 1 a 4 años sea superior a la de 0 años, contrariamente a lo que ocurre en las comunidades agrarias. Tal y como era de esperar en un proceso de caída de la mortalidad definitiva la relación entre la mortalidad infantil y juvenil se invierte. Y a partir de esa fecha, si bien los dos grupos de edad caen al unísono, son principalmente los niños de 1 a 4 años los responsables de la caída, mientras que los de 0 años se resisten al cambio.

En la misma línea, la caída de la mortalidad infantil en el resto de España se produce de forma definitiva también a partir de principios del siglo XX. Tanto en las ciudades como en el campo (véase Tabla 2.31), se va reduciendo progresivamente la mortandad de los niños menores de un año, si bien este descenso es más rápido y acusado en las capitales de provincia que en su entorno provincial. Habrá que esperar hasta 1930 para ver la desventaja del campo sobre la ciudad en cuanto a la mortalidad se refiere.

*Tabla 2.31: Evolución de las tasas de mortalidad infantil por mil nacidos vivos en las ciudades y resto de las provincias de España*

	Capitales	Restos provinciales
1901	221	180
1905	182	158
1910	162	147
1915	172	151
1920	180	162
1925	137	136
1930	112	117

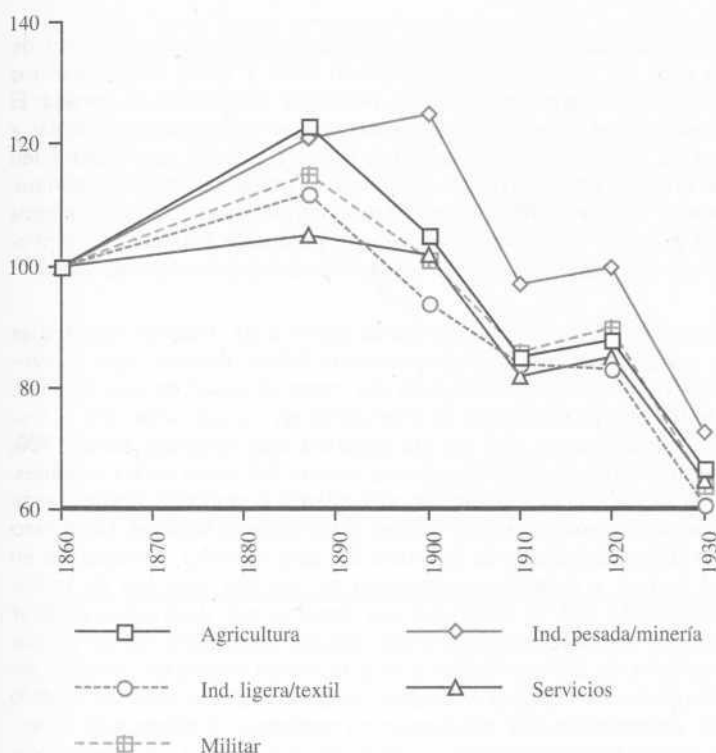
Fuente: Selección propia de los datos ofrecidos por Gómez Redondo, R., 1992.

<sup>47</sup> Véase la Tabla 2.10, en donde se ha estimado que el saldo migratorio en este periodo fue de 3,79 %.



Una vez comprobadas las ventajas que tenía vivir en la ciudad de cara a mejorar la esperanza de vida en el proceso de transición de la mortalidad en el contexto de España y del País Vasco, vamos a aproximarnos a otros factores indirectos que influyen en los ritmos de caída de la mortalidad. Hemos representado la evolución de los niveles de mortalidad en las distintas ciudades de España según dos criterios de índole socioeconómico que marcan, al menos teóricamente, disimilitudes entre unas y otras: la dedicación de actividad predominante y tamaño de la población.

Gráfico 2.7: Evolución de la mortalidad bruta en ciudades españolas según su actividad, 1860-1930<sup>48</sup>



Fuente: Representación propia a partir de las tablas de Reher, D. S., 1990.

<sup>48</sup> Este gráfico está realizado a partir de los índices elaborados por el autor estableciéndose la base 100 en 1860. Esto quiere decir que representan no los niveles reales de mortalidad, sino su evolución en términos relativos desde 1860. Es realmente este período el que nos interesa, pero somos conscientes de que la representación gráfica resulta engañosa en términos reales, ya que no es cierto que en 1860 todas las ciudades partieran de iguales niveles de mortalidad. Así, las tasas brutas en 1860 son: 30,5‰ en ciudades agrícolas, 28‰ en industriales y mineras, 31,7‰ en las de industria ligera y textil, 32,8‰ en las de servicios, y 32,5‰ en las militares.

En los Gráficos 2.7 y 2.8 se puede comprobar que las tasas brutas de mortalidad que arroja Bilbao y el conjunto de las capitales de provincia españolas presentan similitudes, pero también elocuentes distancias. Observamos en el Gráfico 2.7 que desde 1860 hasta 1930, la evolución de todas ellas sigue pautas análogas respecto a la tendencia, pero que las distintas actividades les confieren distintos ritmos en el descenso. Podemos apreciar dos fases. Todas las ciudades participan de un ascenso en la mortalidad entre 1860 y 1887 relacionado con el inicio y consolidación del proceso de concentración urbano español<sup>49</sup>. En esta fase son las ciudades agrícolas y las industriales las que experimentan un mayor incremento de mortalidad mientras que las ciudades con dedicación predominante al sector servicios presentan una evolución más suave.

Entre las fechas 1887 y 1900 se inicia una segunda fase, a partir de la cual, en 1900 y ya claramente en 1920 y 1930, descienden los niveles de mortalidad hasta un tercio de los niveles de partida. El descenso es especialmente remarcable en las ciudades agrícolas y en las que se dedican a la industria ligera y textil, que descienden al unísono hasta 1910. La tendencia a la baja fue decidida, aunque entre 1920 y 1930 posiblemente es amortiguada por la epidemia de gripe de 1918 que asoló Europa y también España, y que provocó una gran crisis de mortalidad a pesar de su escasa duración<sup>50</sup>.

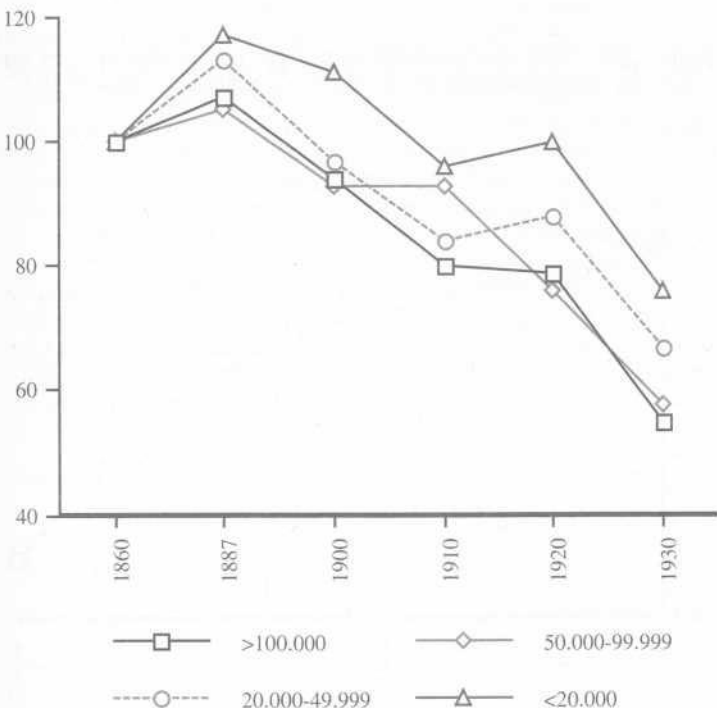
En esta descripción hemos dejado aparte a las ciudades industriales y mineras, entre las que se encuentra Bilbao, debido a que su evolución se distancia claramente del resto. A pesar de que se parte de los puntos más bajos de mortalidad en comparación con el resto, experimentan uno de los ascensos más acusados hasta 1900, desmarcándose de la trayectoria común del resto de las ciudades. Pensamos que el modelo de crecimiento económico ligado a este tipo de industrias generó fuertes dislocaciones sociales. En el caso de Bilbao una demanda de mano de obra masiva y concentrada en el tiempo y espacial configuraron un peculiar proceso de industrialización que se saldó con un impacto que podríamos calificar de casi traumático, con grandes oleadas de inmigrantes en cortos espacios de tiempo. Frente a la gradualidad propia de ciudades industriales dedicadas a industrias textiles, estamos ante un modelo de crecimiento muy concentrado y acelerado, a saltos, con repercusiones regresivas en las condiciones sociales y en los salarios reales de la población.

<sup>49</sup> De un porcentaje de población urbana en España del 14,9 % en 1860 a un 21,5 % en 1887, experimentando un crecimiento real de 1,77 %, el más alto del período, exceptuando el 1,96 % producido entre 1920 y 1930. Estos datos se pueden encontrar en Reher, D. S., 1989, «Urban Growth and Population Development in Spain, 1787-1930», en Lawton, R. y Lee, R., (Eds.), *Urban Population Development in Western Europe from the Late-Eighteenth to the Early-Twentieth Century*, Liverpool University Press, Liverpool, tabla 9.3, pág. 196.

<sup>50</sup> Sobre los efectos de esa epidemia en España ver, Echeverri Dávila, B., 1993, *La gripe española. La pandemia de 1918-1919*, Madrid, Siglo XXI/CIS.

La tendencia de descenso comienza ya entrado el siglo XX, aunque parece que este tipo de ciudades tienen más dificultades para mejorar sus condiciones de mortalidad y de nivel de vida que el resto. Una vez inmersos en la caída secular y definitiva de la mortalidad, el tamaño de la población fue otro factor de diferenciación en la evolución de los patrones de mortalidad. Vemos en el Gráfico 2.8 que las ciudades con mayor concentración de población, entre 100.000 y 50.000 habitantes, son las que experimentan un ritmo de caída más pronunciado. A partir de ese momento, las ciudades más grandes son las que están en mejores condiciones para acelerar el proceso de mejora de su situación. Bilbao no pertenece a este grupo hasta 1900.

Gráfico 2.8: Tasas brutas de mortalidad en las ciudades españolas según el tamaño de su población, 1860-1930 <sup>51</sup>

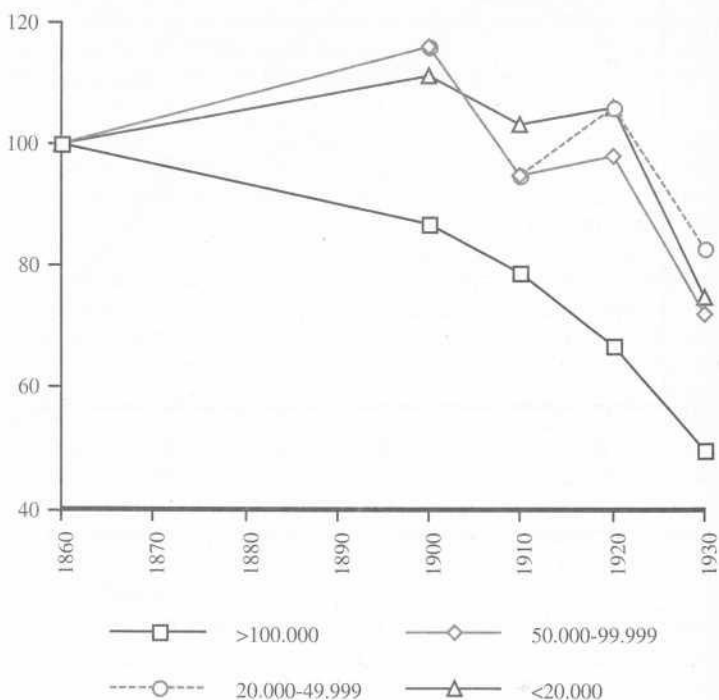


Fuente: Representación propia a partir de las tablas de Reher, D. S., 1990.

<sup>51</sup> Las tasas de 1860 son: ciudades de más de 100.000 habitantes 32,1 ‰, entre 50.000-99.999 habitantes 33,9 ‰, de 20.000-49.999 habitantes 31,3 ‰ y las de menos de 20.000 habitantes 31,4 ‰.

De todas formas la incidencia del factor urbanización queda mejor reflejado en la evolución de las tasas de mortalidad infantil. Si observamos el comportamiento y evolución que tiene la mortalidad de los niños antes de cumplir el año en las ciudades españolas recogido en el Gráfico 2.9 se comprueba que es el tamaño de las ciudades el criterio que mejor explica los ritmos de caída y control social de la muerte de los niños. El umbral de 100.000 habitantes marca la diferencia; la caída de tasas en las ciudades mayores es notablemente más intensa y temprana que las del resto. En éstas concentraciones urbanas el descenso es decidido y continuado, sin sobresaltos ya desde la segunda mitad del siglo XIX, mientras que en el resto, la evolución repite el esquema ya comentado de incremento hasta 1900 y caída sinuosa a partir de este momento. Se puede concluir que tanto la dedicación y grado de desarrollo económico como el tamaño de la población determinan las etapas de la transición de la mortalidad.

Gráfico 2.9: *Tasas de mortalidad infantil por mil nacidos vivos en las ciudades españolas según el tamaño de su población, 1860-1930*<sup>52</sup>



Fuente: Representación propia a partir de las tablas de Reher, D. S., 1990.

<sup>52</sup> Los niveles de 1860 son: ciudades de más de 100.000 habitantes: 220 ‰, de 50.000-99.999: 181 ‰, de 20.000-49.999: 178 ‰ y de menos de 20.000: 199 ‰.

Si tenemos presente que en el hecho biológico de la muerte confluyen un haz de decisiones de distinta naturaleza tanto individuales como colectivas, se pone de relieve que el grado de urbanización está directamente relacionado con una mejor organización social y política de la comunidad que se materializa en avances sanitarios, en modernización de pautas culturales y costumbres alimenticias, así como en niveles nutricionales que propician que la población tenga una mayor o menor capacidad a resistir la enfermedad. Bilbao participa de estas ventajas comparativas a partir de 1900.

### 2.7.3. Causas directas del descenso secular de la mortalidad

¿Que está ocurriendo en concentraciones urbanas como la de Bilbao entre 1900 y 1930 que incentivan una importante reducción de los niveles de mortalidad? Si bien queda mucho por investigar en este aspecto, hemos querido aproximarnos a las causas de muerte anotadas en los registros civiles y recogidas por las autoridades sanitarias, para ahondar en el proceso de las causas del descenso. Se han separado las enfermedades infecciosas según sus mecanismos de transmisión, siguiendo la metodología de McKeown, para acercarnos más a las posibilidades que se disponían en la lucha contra la muerte. En la Tabla 2.32 presentamos las causas de muerte agrupadas por su naturaleza infecciosa o no y las causas de muerte por edad en Bilbao, en dos fechas clave del descenso: 1900 y 1930. Estos datos representan porcentajes sobre total de defunciones. A la hora de interpretar estos datos hay que ser consciente, por lo tanto, que estamos interpretando la estructura interna de las enfermedades así como de la muerte por edades<sup>53</sup>.

Tabla 2.32: Porcentajes de causas de muerte por grupos de edad y por enfermedad en Bilbao 1900 y 1930

Grupos de Enfermedades	1900	1930	Grupos de Edades	1900	1930
Infecciosas aire	47,89	37,20	0	22,28	16,67
Infecciosas agua/alim.	9,26	8,78	1-4	24,79	11,24
Infecciosas micr.	8,12	2,38	5-14	8,87	4,46
Suma Infecciosas	65,27	48,36	15-59	29,15	37,87
No Infecciosas	34,73	51,54	> = 60	14,31	29,76
Total	100	100	Total	100	100

Fuente: Boletín Municipal Estadístico-Sanitario de 1900. Arch. Municipal de Bilbao.

<sup>53</sup> Para comprender el impacto real de cada grupo de enfermedades sobre la población sería más conveniente utilizar indicadores referidos a la población que vive en cada grupo, esto es, tasas específicas de mortalidad. Por el momento esto no es posible, y dejamos para futuras investigaciones este mayor refinamiento en los datos.

El patrón de mortalidad de 1900, uno de los peores momentos para la ciudad en lo que respecta a las posibilidades de sobrevivir, nos da una primera pista sobre algunas causas sociales que produjeron un incremento tan fuerte de la mortalidad entre la población bilbaína. Efectivamente, el peso decisivo que tuvieron las enfermedades transmitidas por aire nos avisa sobre algunas consecuencias que pudo tener la llegada de fuertes contingentes de población en un escaso período de tiempo. Las enfermedades de carácter epidémico propiamente infantiles, como la viruela o sarampión, golpearon un año sí y otro también a la población infantil bilbaína. Son infecciones relacionadas claramente con una fuerte densidad de población y con unas deficientes condiciones de habitabilidad. El grave problema de la vivienda ya desde estas épocas está dejando secuelas sobre la población bilbaína.

Por otro lado, este grupo incluiría a todas aquellas enfermedades de carácter ordinario relacionadas con el aparato respiratorio —bronquitis, neumonías, catarros—. Es difícil explicar la causa social de este tipo de enfermedad ya que está relacionada con factores de distinta naturaleza tanto de tipo climático como con los niveles nutritivos de la población de cara a superar infecciones del aparato respiratorio. No obstante será la lucha contra estas infecciones una de la más importante a la hora de reducir los niveles de mortalidad entre la población.

El paso de viejos patrones a otros propios de sociedades con un comportamiento demográfico moderno tiene una doble vertiente. Un primer síntoma de transición en el patrón de mortalidad es la modificación de las edades al morir los individuos. Las sociedades avanzadas se caracterizan, desde este punto de vista, por un predominio de los fallecidos adultos y ancianos debido a un alargamiento de la esperanza de vida, mientras que la mortalidad parvular, que constituía más de la mitad de los fallecidos en las sociedades antiguas, pasa a ocupar un lugar progresivamente menor en el conjunto de la mortalidad. Por otra parte, la responsabilidad de las enfermedades infecciosas y no infecciosas en «los procesos de enfermar» (J. Bernabeu Mestre, 1987) nos marcan otro rasgo de la última fase de la transición de la mortalidad, la epidemiológica.

Siguiendo estos criterios se puede comprobar, a la luz de los resultados de la Tabla 2.32, que entre 1900 y 1935 se están produciendo importantes cambios en los procesos de enfermar en la capital vizcaína. Respecto a la relación mortalidad infantil-mortalidad adulta, efectivamente se da una inversión en la estructura de la muerte según los grupos de edad. Se ve puede observar cómo los grupos más jóvenes sufren menos la experiencia de la muerte, en beneficio de los de más de 60 años. Teniendo en cuenta que en el patrón antiguo de mortalidad prácticamente las tres cuartas partes de las causas de muerte eran producto de alguna infección, y que fue la disminución de este grupo la responsable de los des-

censos de los niveles de mortalidad en otras regiones europeas, hemos recogido la relación entre enfermedades infecciosas agudas y enfermedades degenerativas en los dos años 1900 y 1930. Observamos de nuevo como las enfermedades de origen infeccioso son las responsables en todos los grupos de edad de esta caída, en beneficio de las de carácter degenerativo como las cardio-vasculares o el cáncer, más propias de una sociedad moderna.

Son precisamente las enfermedades de transmisión por micro-organismos, y las de origen aéreo las que más contribuyen a la caída de la mortalidad. Estas infecciones tienen su origen fundamentalmente en las condiciones de higiene pública y privada, y en las condiciones de vivienda, que hemos de suponer han mejorado para la década de los 30. Tal y como exponíamos en la introducción de este apartado, a la hora de explicar estas transformaciones es necesario barajar toda una serie de factores de distinta naturaleza. Es algo que sobrepasa los objetivos y posibilidades de este trabajo. No obstante queremos enunciar algunas líneas de cara a una futura investigación.

La transición epidemiológica como manifestación de modernización del patrón de mortalidad ha sido posible gracias a una serie de circunstancias que de forma simultánea o sucesiva actúan sobre la población. Por un lado, la iniciativa consciente de tipo público, las actuaciones y decisiones que no necesitaron de una colaboración individual fueron las que tuvieron efectos más rápidos en la disminución de los riesgos de contagio. No cabe duda de que la lucha contra las epidemias infantiles (viruela, sarampión, escarlatina) fueron mucho más eficaces allí donde se contaba con un grupo de médicos y medios sanitarios para llevar a cabo las técnicas de inoculación o de prevención de contagio. En este sentido las capitales contaban con cierta ventaja; concretamente la población bilbaína fue la primera en beneficiarse de instalaciones sanitarias como el Hospital de Bilbao, el Centro Ledo en la lucha contra la tuberculosis etc. Los avances relativos a la infraestructura higiénico sanitaria tuvieron posiblemente un impacto inmediato sobre los niveles de mortalidad de Bilbao.

Sería necesario valorar la política de vivienda para entender la posible disminución del riesgo de exposición a la infección por parte de la población. En este sentido habría que establecer una relación entre la primeras políticas de vivienda por parte de las autoridades a través de la Ley de casas baratas en la década de los años veinte, con la disminución de determinadas causas de muerte. Iniciativas como las desarrolladas en el barrio de Iralabarri a principios del s. XX constituyen una referencia importante a la hora de explicar algunos cambios en las condiciones de vida de los trabajadores. Constituyen los primeros sistemas de apoyo a la construcción de viviendas para las clases obreras. Sabemos que todo un movimien-

to de corte higienista e importado de Europa recorrió iniciativas como la del citado barrio o la Ciudad Jardín de Bilbao<sup>54</sup>.

Otro factor fundamental en el control social de la muerte está relacionado con los comportamientos individuales encaminados hacia un menor contacto de la población con las fuentes de las enfermedades infecciosas. Nos referimos a las costumbres de alimentación infantil, de higiene privada, de cuidado de los niños, muy relacionadas con hábitos culturales que cambiaron, evidentemente, a un ritmo mucho más lento. Cualquier iniciativa que requiera del esfuerzo individual de cada ciudadano implica un proceso socialmente mucho más disperso que requiere de un «tempus» propio. Es muy difícil medir estos cambios. Sería necesario resaltar la necesidad de evaluar el papel que los médicos higienistas que tuvieron como principal centro de ensayos a la población del Gran Bilbao<sup>55</sup>.

## 2.8. Los movimientos migratorios

Las movimientos migratorios constituyen uno de los hechos más relevantes y significativos que han ocurrido y continúan ocurriendo en nuestras sociedades. Económicamente pueden empobrecer o contribuir al enriquecimiento de continentes, naciones o ciudades enteras; sociológicamente, pueden provocar tensiones o disturbios con los habitantes de origen, o se puede producir una perfecta asimilación entre ellos; geográficamente pueden ser la causa de modificaciones sustanciales en el espacio; y demográficamente pueden constituir el motor de crecimiento de una sociedad y alterar los sistemas demográficos de los lugares tanto de partida como de llegada. Cuando se estudia una ciudad desde el punto de vista demográfico, es casi imposible obviar esta cuestión. Ya hemos visto a lo largo de todo el capítulo, que la llegada de inmigrantes afecta a todos y cada uno de sus comportamientos demográficos, y en muchos casos le confiere característica propia como ciudad. Así, el ritmo de crecimiento, la estructura de la población, el equilibrio entre los sexos, y los comportamientos de mortalidad, así como veremos en la nupcialidad y la familia, están mediatizados por el continuo movimiento de personas.

Sin embargo, y a pesar de su importancia, los estudios sobre movimientos migratorios en las ciudades han sido abundantes, pero siguen sin contestar a las grandes preguntas que nos planteamos. A saber, cuántos vinieron, quiénes, desde dónde, por qué, cómo lo hicieron, durante cuánto tiempo, se asimilaron o no, etc.

<sup>54</sup> Urrutia, V., 1994, «Evolución territorial y urbana», en *Gran Atlas Histórico del Mundo Vasco*, pág. 504.

<sup>55</sup> Pérez-Fuentes Hernández, P., 1993, *Op. Cit.*



El hecho de que todas estas preguntas no se hayan solucionado satisfactoriamente reside en varias razones. En primer lugar, en la propia definición de lo que consideramos un migrante. Por lo general, se acepta que éste es una persona que recorre una cierta distancia desde su residencia anterior para instalarse en otro lugar de una forma más o menos permanente. Esta definición, si bien la más adecuada, plantea muchos problemas a la hora de estudiar los movimientos migratorios, porque existen diferentes tipos, desde los temporales a los definitivos, desde los que se efectúan a la ciudad más cercana hasta los desplazamientos transoceánicos. Y desde luego, no nos parece lo mismo una persona que siendo funcionario es trasladado a otro lugar, que miles de africanos llevados como esclavos a América, o que un labrador sin tierra se dirija a la ciudad para buscar un nuevo futuro.

En segundo lugar, este tema siempre se ha interpretado con bagajes teóricos que no han sido suficientemente renovados, y que en este momento precisan, al menos, ser desarrollados. En este sentido, dos son los «corpus» teóricos que utilizamos. Por un lado, el conjunto de observaciones que al final del siglo XIX, Ravenstein elaboró sobre las ciudades de su tiempo<sup>56</sup>. Sus leyes están llenas de sugerentes ideas, quizá la más famosa, es aquella de la migración por escalas, es decir, el migrante no se dirige directamente de una pequeña comunidad a la más grande, sino que anteriormente ha pasado por comunidades de tamaño intermedio. Y, por otro lado, disponemos de la teoría del push-pull, proveniente de la economía, que explica los movimientos migratorios como un fenómeno de dos polos, en el que uno hace de motor de expulsión y otro de atracción, que se producen simultáneamente y que determinan los lugares de salida y los de llegada. Otras teorías económicas han intentado completar esta visión con la explicación de que la diferencia de salarios entre uno y otro punto y, por lo tanto, el deseo de mejora económica y social, motivaría la toma de decisión de partir.

Estas dos teorías ya no son consideradas suficientes para la explicación del hecho migratorio en todo tiempo y lugar, y si bien no se han planteado otras alternativas teóricas globales, sí se puede decir que existen en este momento líneas de investigación que pretenden ahondar en el hecho migratorio y completar las preguntas que estas teorías plantean. Vamos a destacar, aunque no son las únicas, cuatro de ellas. Por un lado, la iniciada por investigadores del Antiguo Régimen que han cuestionado la supuesta inmovilidad de las poblaciones agrarias anteriores a la industrialización y urbanización. Así, habría que considerar las migraciones a los grandes centros industriales y urbanos como una corriente que se intensifica a mediados y finales del siglo XIX, pero que no es en absoluto

<sup>56</sup> Arango, J., 1985, «Las "Leyes de las Migraciones" de E. G. Ravenstein, cien años después», *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, N.º 32.

novedosa<sup>57</sup>. Por otro lado, está la línea de investigación de Tamara Hareven en Estados Unidos, que ha demostrado que los desplazamientos de población podían estar mediatizados por la política de contratación de una empresa, y que la familia tenía un papel relevante a la hora de decidir quién, cuándo y cómo se iban a desplazar sus miembros<sup>58</sup>. En tercer lugar, nos encontramos con la obra de Dudley Baines, que habiendo estudiado las posibles motivaciones de los ingleses para emigrar bien a los centros industriales o hacia América, ha llegado a la conclusión que la posesión de información sobre los puntos de destino, era fundamental para tomar la decisión de emigrar<sup>59</sup>. Y finalmente, la iniciada recientemente por Enriqueta Camps, que observa que la migración, no ya de individuos, sino de familias enteras, puede ser un recurso de estrategia familiar adaptativa cuando las familias se encuentran en ciclos familiares económicamente delicados<sup>60</sup>.

Sin embargo, los principales problemas con que nos encontramos a la hora de estudiar los movimientos migratorios, son las fuentes de información y la metodología a utilizar. Efectivamente, no existen, salvo para las migraciones a larga distancia de finales del siglo XIX y principios del XX, fuentes específicas de migraciones. Realmente, los investigadores interesados en este tema se ven obligados a echarle imaginación, e inferir información de los padrones y censos donde consta el origen de la población y su tiempo de residencia; de los archivos parroquiales donde en las partidas de matrimonio consta el origen de hasta dos generaciones anteriores a los contrayentes; de los protocolos notariales; o de archivos privados con documentación de tipo personal sobre las actitudes privadas ante este hecho.

Tampoco las metodologías que en los últimos años han sido las más utilizadas en demografía histórica como las reconstrucciones familia-

<sup>57</sup> Entre otros, Laslett, P. y Harrison, J., 1963, «Clayworth and Cogenhoe» en Laslett, P., 1977, *Family Life and Illicit Love in Earlier Generations*, Cambridge, Cambridge University Press; Poussou, J.-P., 1983, *Bordeaux et le Sud-Ouest en XVIII<sup>e</sup> siècle. Croissance économique et attraction urbaine*, Paris, Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales; Vries, J. de, 1987, *Op. Cit.*; Poos, L. R., 1990, «Los movimientos de población en Essex durante la Edad Media: Datos de algunas listas de tithings de comienzos del S. XIV» en Bonfield, L., Smith, R. y Wrightson, K., *El mundo que hemos ganado. Estudios sobre población y estructura social*, Madrid, Min. de Trabajo y Seguridad Social; Reher, D. S., 1990, *Town and Country in Pre-industrial Spain: Cuenca, 1550-1870*, Cambridge, Cambridge University Press; Lázaro, M., Gurria, P. A. y Ortega, A. R., 1991, «La inmigración a la ciudad de Logroño durante el Antiguo Régimen», *Boletín de la Asociación de Demografía Histórica*, Vol. IX, N.º 2.

<sup>58</sup> Hareven, T. K., 1982, *Family Time and Industrial Time. The Relationship between the Family and Work in a New England Industrial Community*, Cambridge, Cambridge University Press.

<sup>59</sup> Baines, D., 1985, *Migration in a Mature Economy: Emigration and Internal Migration in England and Wales, 1861-1900*, Cambridge, Cambridge University Press.

<sup>60</sup> Camps Cura, E., 1990, *Migraciones internas y formación del mercado de trabajo en la Cataluña industrial en el siglo XIX*, Florencia, Instituto Universitario de Florencia, Tesis Doctoral Inédita.

res u otras, han abordado el tema de la migración, ya que todas ellas, están concebidas para estudiar poblaciones en ausencia de movimientos migratorios. Así, disponemos de pocos indicadores para tratar de cuantificar los ritmos e intensidad del efecto migratorio en una comunidad. Aunque es absolutamente cierto que existe un problema subyacente para esta medición, y es que casi siempre medimos personas que se desplazan, pero nunca podemos saber cuántas migraciones han realizado, ya que migrante y número de migraciones no son siempre equivalentes. En cualquier caso, ésto constituye un problema incluso hoy en día. En Estados Unidos se ha concluido que solamente se puede captar el 5 % de los desplazamientos realizados por sus habitantes en la actualidad<sup>61</sup>. Finalmente, habría que tener en cuenta que casi todos los análisis que hacemos, provienen de fuentes estáticas, que no representan en absoluto la realidad del hecho migratorio que es por su esencia dinámico y multiforme.

Para acercarnos a este tema en el caso de Bilbao, hemos calculado en primer lugar los saldos migratorios a partir de los censos de población. Ya habíamos tratado anteriormente de la evolución del crecimiento de la villa de Bilbao, y la responsabilidad que el aporte inmigratorio tenía en su crecimiento. Veámos ahí que durante todo el período, la inmigración es una parte fundamental, especialmente entre las fechas de 1887 a 1900, en donde el saldo migratorio es el componenete más importante del crecimiento real que se produce en esas fechas.

*Tabla 2.33: Saldos migratorios de Vizcaya y Bilbao, 1860-1930*

	Vizcaya	Bilbao
1860-1877	-0,47	1,10
1877-1887	1,16	3,79
1887-1900	1,23	2,75
1900-1910	-0,01	0,69
1910-1920	0,31	1,35
1920-1930	0,54	1,35

Fuente: Censos de Población y M.N.P.

En la Tabla 2.33 presentamos los saldos migratorios de la provincia de Vizcaya y los de su capital. Vemos que en todo momento los saldos migratorios en la ciudad son superiores a los de la provincia. Esto significa que gran parte de los inmigrantes se dirigían a las ciudades, especialmente hacia Bilbao y sus alrededores.

En Bilbao, se detecta una fuerte inmigración ya desde 1860 y 1877, cuando el conjunto de la provincia está todavía bajo la dinámica

<sup>61</sup> Courgeau, D., 1973, «Migrants et migrations», *Population*, Vol. 28, N.º 1.

antigua de emigración intensa de la población. La intensidad de la inmigración aumenta en Bilbao y en el conjunto de Vizcaya en el último tercio del siglo XIX, al calor de la industrialización moderna, hasta alcanzar unos saldos migratorios elevadísimos del 3,79 % entre 1877 y 1887, y de 2,75 % entre 1887 y 1900. A partir de 1900 esta tendencia se detiene, aunque no llega a dar un saldo negativo como en la provincia, y se recupera y estabiliza hasta el final del período.

Pero hay que hacer notar ciertas limitaciones en los indicadores que hemos presentado. Por un lado, tratamos en todo momento con migraciones definitivas; este indicador mide la dirección fundamental de la migración y su intensidad, pero no la cuantificación ni su impacto sobre la sociedad de llegada, mucho menos de la de partida; esconde comportamientos que no captamos, por ejemplo, los movimientos dentro de la provincia, ya que siguiendo una de las leyes principales de las migraciones, el núcleo receptor se nutre en mayor medida de las zonas cercanas que de las más lejanas. Incluso se acepta mayoritariamente que el número de inmigrantes es inversamente proporcional a la distancia que han recorrido.

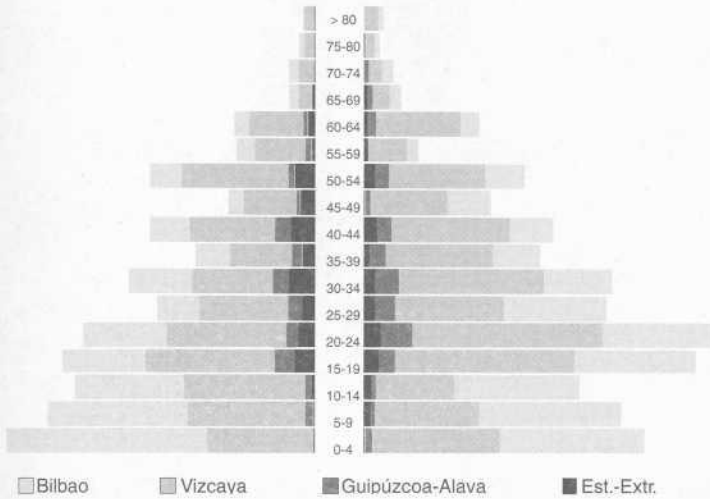
Para seguir profundizando en este aspecto hemos elaborado unas pirámides de población representadas por origen, que nos servirán para medir no solamente de dónde venían los inmigrantes sino también para observar los cambios que se producen en el patrón de movilidad entre el Bilbao del Antiguo Régimen, y el Bilbao industrial de 1900 y 1935.

Si comparamos la pirámide de 1825 con las otras dos, (Figuras 4, 5 y 6), nos encontramos con radicales diferencias. En la primera, se puede observar que los originarios de la provincia de Vizcaya no nacidos en Bilbao son el componente fundamental de todos los tramos de edad. Destaca muy especialmente el componente vizcaino en los tramos de mujeres en las edades entre 15 y 24 años, edad en la que tradicionalmente se viene a la ciudad para trabajar en el servicio doméstico. Salvo en estos tramos, se conservará la relación entre nacidos en Bilbao y nacidos en otras zonas de la provincia. El resto de los inmigrantes —del resto del País Vasco y del Estado— constituyen un porcentaje todavía muy reducido dentro del conjunto. Este hecho nos hace pensar que a lo largo del Antiguo Régimen Bilbao es la salida natural del excedente de población rural.

Este panorama se altera totalmente 75 años más tarde. Así, vemos como los nacidos en Bilbao, predominan en los primeros tramos, pero a partir de ahí, los procedentes de fuera del País Vasco son mayoritarios. Muchas cosas han ocurrido en este lapso de tiempo que pueden explicar esta inversión de los orígenes de la población que reside en Bilbao. El proceso de rápida e intensa industrialización, primero con la extracción del mineral, y posteriormente con

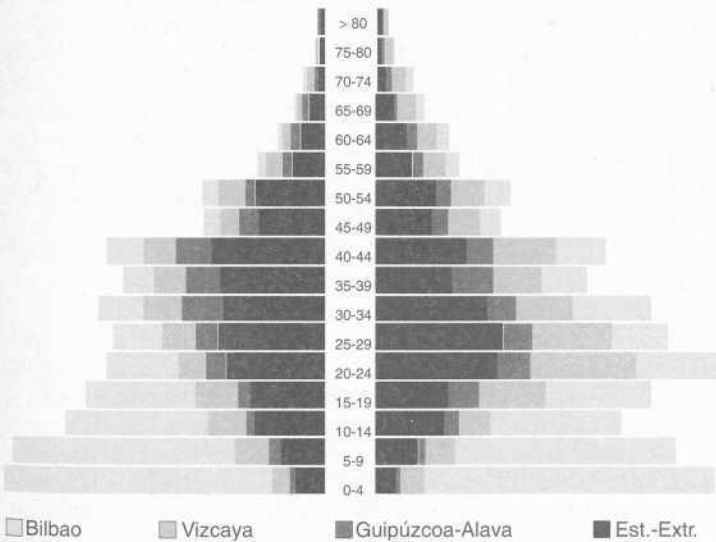
la dedicación sidero-metalúrgica que surge alrededor de la Ría, le convierte en núcleo de generación de gran cantidad de puestos de trabajo. Y ésto es exactamente lo que se refleja en la pirámide: hombres y mujeres en edad de trabajar.

Figura 2.4: Pirámide de población por origen de Bilbao en 1825

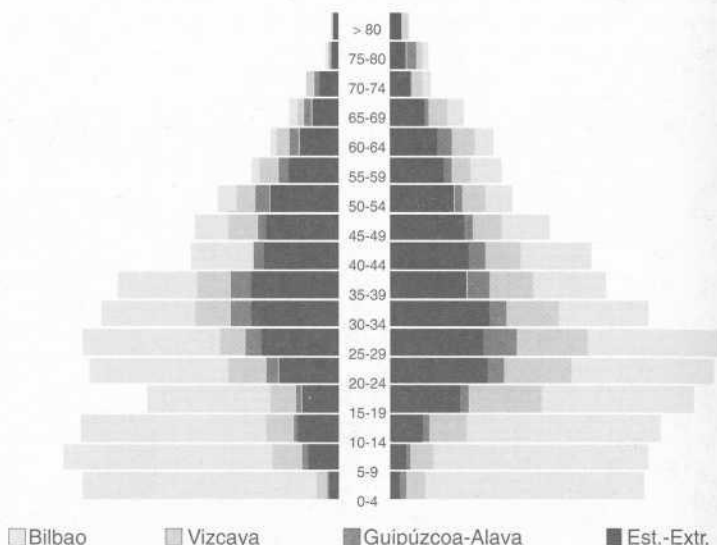


Fuente: Censo de Policía.

Figura 2.5: Pirámide de población por origen de Bilbao en 1900



Fuente: Padrón Municipal de habitantes.

*Figura 2.6: Pirámide de población por origen de Bilbao en 1935*

Fuente: Padrón Municipal de habitantes.

Hay que hacer notar, sin embargo, dos cuestiones. Parece que las sirvientas de ámbito vizcaino siguen viniendo con intensidad. Y por otro lado, la posibilidad de que estos inmigrantes provenientes de Castilla, en especial de la provincia de Burgos, vinieran con la familia ya formada y con niños pequeños, como se refleja en los tramos de 0 a 14 años. Esta última posibilidad matiza la tradicional visión que se viene manteniendo, sobre el cómo se realiza el desplazamiento a la ciudad, es decir, de forma individual, hombres y mujeres por separado, con fines distintos. Finalmente, en la pirámide de 1935 no vemos sino la consolidación de lo antes descrito para 1900. Si bien, hay que advertir que el ciclo migratorio parece haber concluido en el momento previo a la Guerra Civil, porque los inmigrantes de fuera del País Vasco no son ya mayoría entre los tramos de población en edad de trabajar (15-49).

A continuación, vamos a examinar el modo en que estos inmigrantes se insertan espacialmente según van llegando y se va procediendo a la expansión territorial de la ciudad. Para ello, hemos elaborado las Tablas 2.34, 2.35 y 2.36, que reflejan el lugar donde viven los habitantes de Bilbao según su origen. Hemos dividido la ciudad en tres grandes zonas. Estas son: el Casco Viejo, principal lugar de asentamiento; Bilbao la Vieja, barrio de arraigada tradición artesanal al otro lado de la ría, frente al Casco Viejo; y las anteiglesias que rodean a la ciudad, zona de futura expansión de la ciudad. Tenemos que advertir que hemos realizado esta agrupación espacial, en aras a una mejor comprensión del fenómeno, pero no

supone en absoluto una división de la población por grupos sociales, especialmente en el Casco Viejo y en el Ensanche. Así, hemos de comenzar señalando que la mezcla de grupos sociales en un mismo barrio, en la misma calle e incluso en una misma casa, era y es una característica del patrón residencial en Bilbao.

*Tabla 2.34: Porcentajes de población por origen según el área donde viven en 1825*

	Bilbao	Vizcaya	Guipúzcoa	Alava	Resto España
Casco Viejo (1)	25,95	23,89	3,49	0,83	7,98
Bilbao la Vieja (2)	2,66	3,82	0,66	0,83	2,99
Anteiglesias (3)	18,80	6,98	0,83	0,33	0,49

Fuente: Censo de Policía.

(1) Barrios de Santa María y Trinidad.

(2) Barrio de Bilbao la Vieja.

(3) Barrios de Abando Ibarra, Ibisabal, Indauchu, Olabeaga, Larrasquitu, Mena, Zorroza y Zugasti y Novia.

*Tabla 2.35: Porcentajes de población por origen según el área donde viven en 1900*

	Bilbao	Vizcaya	Guipúzcoa	Alava	Resto España
Casco Viejo (1)	2,13	3,23	1,17	0,88	4,33
Bilbao la Vieja (2)	5,14	3,23	1,76	3,23	49,58
Anteiglesias (3)	9,47	11,24	2,42	4,62	25,12

Fuente: Padrón Municipal.

(1) Barrio de Santiago.

(2) Barrios de Bilbao la Vieja, San Francisco y las Cortes.

(3) Barrios de Achuri, Casas Consistoriales, Hospital, San Vicente, Estación y Gran Vía.

*Tabla 2.36: Porcentajes de población por origen según el área donde viven en 1935*

	Bilbao	Vizcaya	Guipúzcoa	Alava	Resto España
Casco Viejo (1)	3,04	2,42	0,39	0,62	4,61
Bilbao la Vieja (2)	3,04	1,01	0,07	0,46	5,23
Anteiglesias (3)	22,28	13,44	2,89	4,84	35,57

Fuente: Padrón Municipal.

(1) Barrio de Santiago.

(2) Barrio de Bilbao la Vieja.

(3) Barrios de Abando, Diputación, Estación, Hospital, San Vicente, Begoña y Deusto.

En 1825, la población bilbaina vivía principalmente en el Casco Viejo, seguidos numéricamente por la anteiglesia de Abando y del barrio popular de Bilbao la Vieja. En cuanto a las personas no nacidas en Bilbao, vemos que tanto los vizcainos, los más numerosos, como el resto de los vascos y los del resto de España, se instalan principalmente en el Casco Viejo. Ya se apunta, sin embargo, una tendencia que se acentuará con el tiempo. Un número importante de inmigrantes empiezan a instalarse fuera de los límites jurisdiccionales de la ciudad, en este caso, la anteiglesia de Abando. Las cosas han cambiado totalmente 75 años más tarde en cuanto al asentamiento. No solamente ha cambiado la situación económica y el origen de los inmigrantes, como arriba apuntábamos. Para 1900, ya se ha proyectado y empezado a construir el Ensanche sobre la anteiglesia de Abando, y se han incorporado a los límites de la ciudad parte de Begoña y de Deusto.

Por un lado, vemos que el Casco Viejo ha sido abandonado como primer lugar de residencia, al menos por los nacidos en la ciudad, aunque siguen quedando unos pequeños porcentajes de inmigrantes. Y por otro lado, es el barrio de Bilbao la Vieja y las calles de San Francisco y las Cortes donde vive más de la mitad de la población residente en Bilbao, y el lugar donde podríamos decir que se hacina la población castellana, dada la estrechez territorial que constituye esta zona. Así pues, parece que el Ensanche fue sobre todo para los bilbainos y los vizcainos y no para los inmigrantes, si bien éstos ocupan también parte del Ensanche. Este año, es realmente un año muy malo en cuanto a las clases populares se refiere, ya que no será hasta los años 20 y 30 cuando se atiendan sus necesidades de vivienda barata y asequible para ellos. Mientras tanto, como muchos contemporáneos observaron, el que cuatro o cinco familias vivieran compartiendo un piso era moneda corriente.

En la tabla que se refiere al año 1935, se nos muestra que esta situación ha cambiado. Las áreas históricas del Casco Viejo y Bilbao la Vieja han reducido su población, y es en las anteiglesias, ya definitivamente incorporadas a la ciudad, donde vive la mayoría de la población. Para esta fecha, tanto los bilbainos como los de fuera viven mayoritariamente en el Ensanche, aunque sin constituir claramente segmentos por grupos sociales, como ocurrió en otras ciudades europeas y españolas.

Una vez descritos la evolución y los cambios de este fenómeno cabe preguntarse sobre las causas que lo impulsaron. No cabe duda que se generó gran demanda de trabajo en este área. De hecho, Bilbao parece ofrecer trabajo en 1825 para sirvientes y artesanos, las dos únicas categorías profesionales en las que los inmigrantes superan a los autóctonos (un 75,4 % y un 58,46 % del total de cada segmento); en cambio, en 1900 y en 1935, jornaleros y sirvientas son las categorías ocupacionales mayoritarias de la población, que son desempeñadas en un 82,1 % y un 63,1 % la pri-

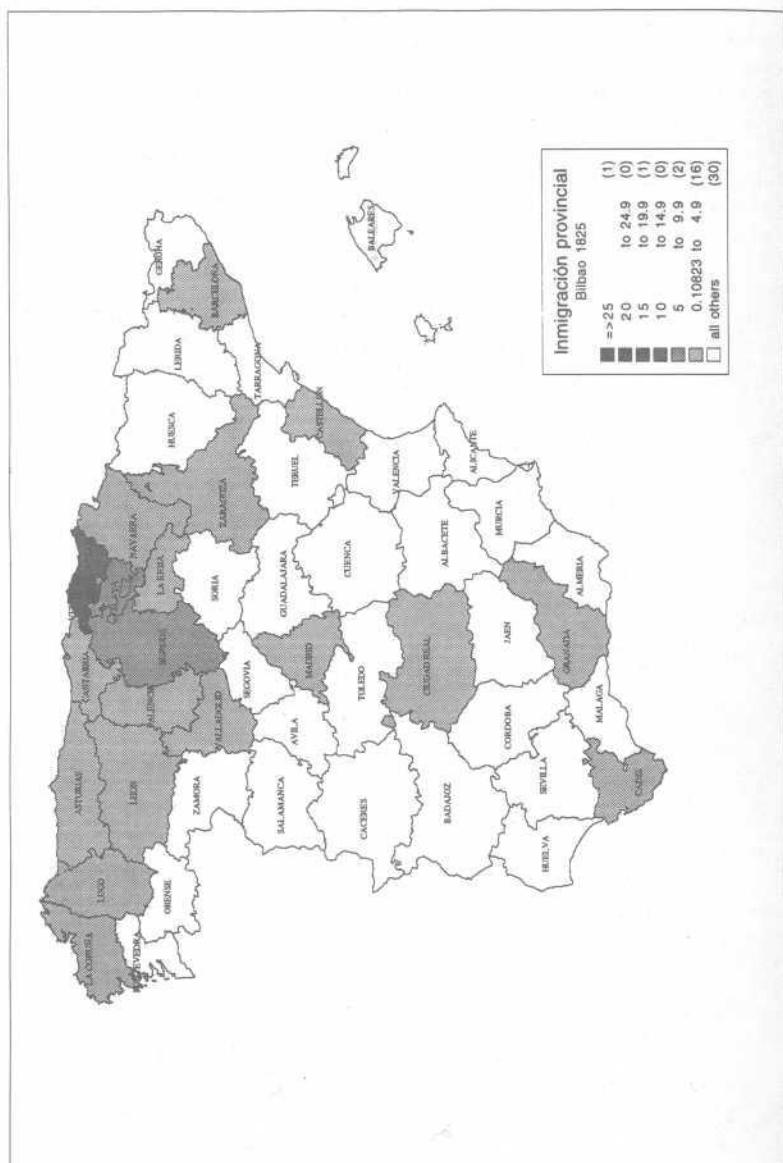


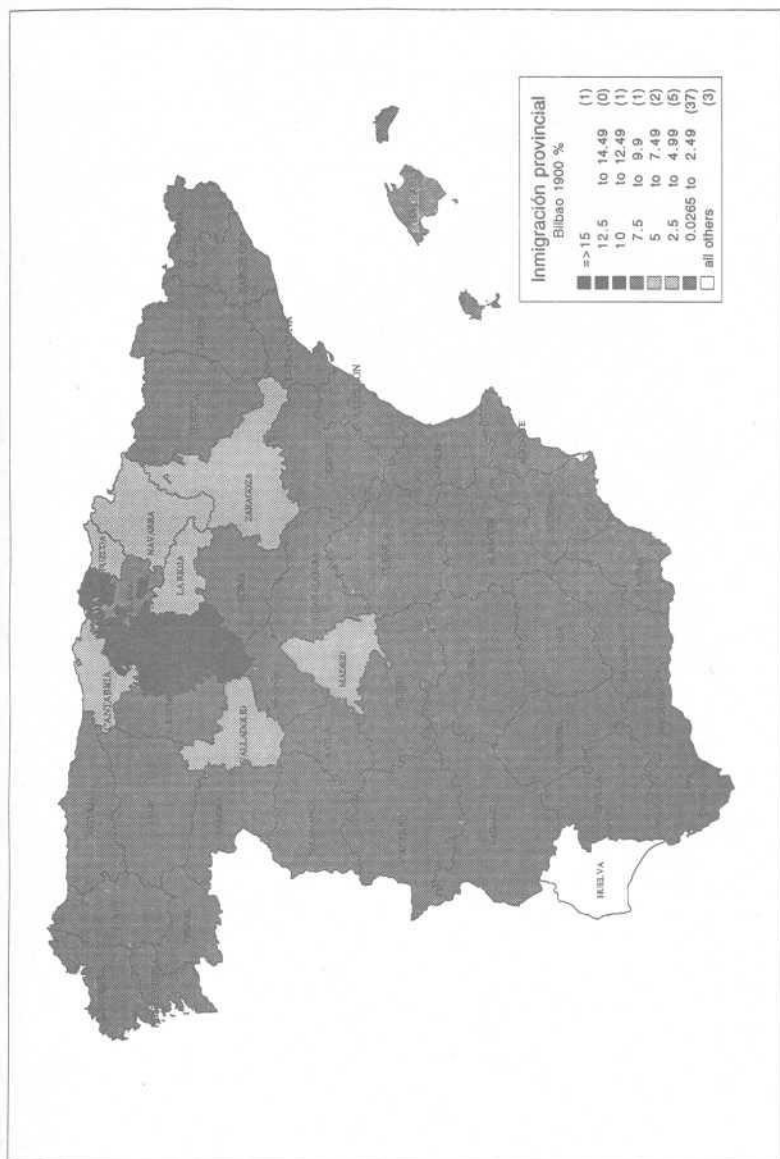
mera, y en un 91 % y un 94,5 % la segunda por gentes no nacidas en suelo vasco<sup>62</sup>. Estos datos, ciertamente, explican por qué vienen a esta ciudad, pero escasamente explican lo que les impulsaba a dejar sus lugares de origen.

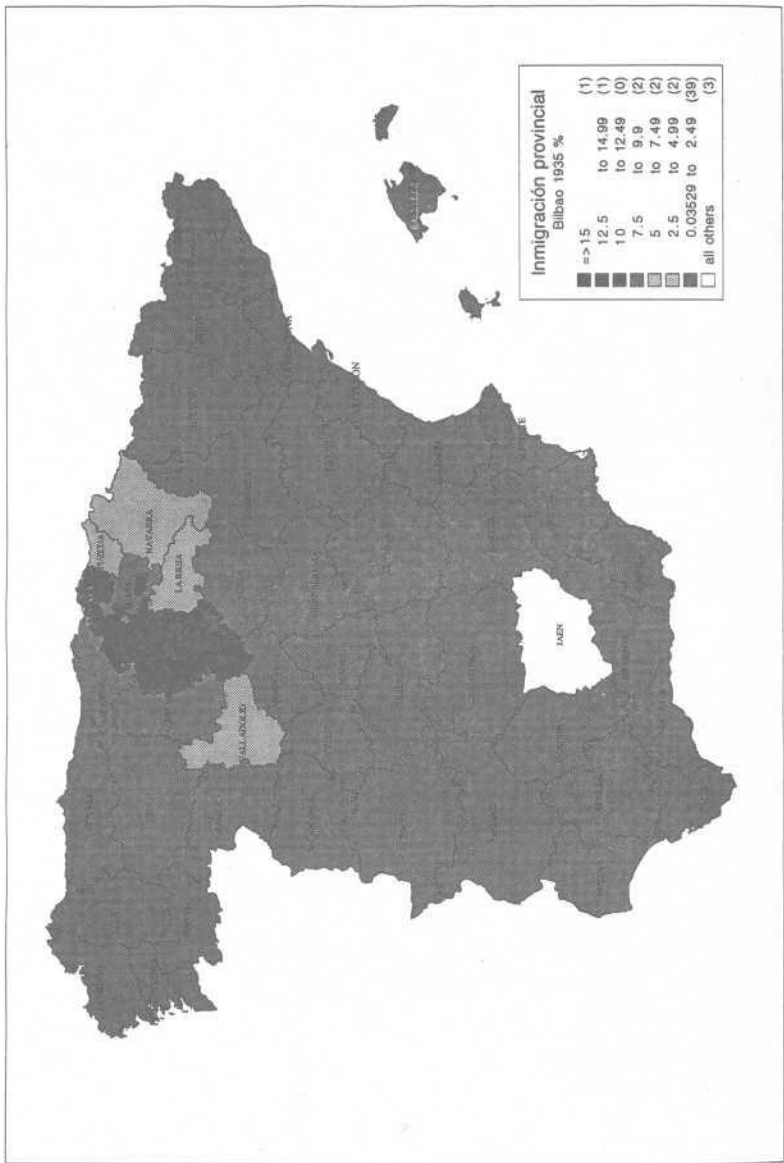
La explicación tradicional de los desplazamientos de la población está basada en la lógica del «push/pull». A medida que las regiones agrarias son incapaces de absorber el excedente demográfico y aparecen nuevos focos industriales, la población se desplaza desde los primeros hacia los segundos. Sin embargo, esta parece una lectura que observa en exceso los efectos del factor de atracción, pero que explora poco los factores de expulsión. Pensamos que es necesario seguir indagando en los lugares de partida, en sus mecanismos y medios para realizar el desplazamiento. De lo contrario, no podremos explicar contradicciones como el caso de comunidades que se encuentran cercanas, con las mismas bases económicas, y unas expulsan habitantes y otras no, o bien, unas lo hagan hacia un centro industrial y otras hacia otro.

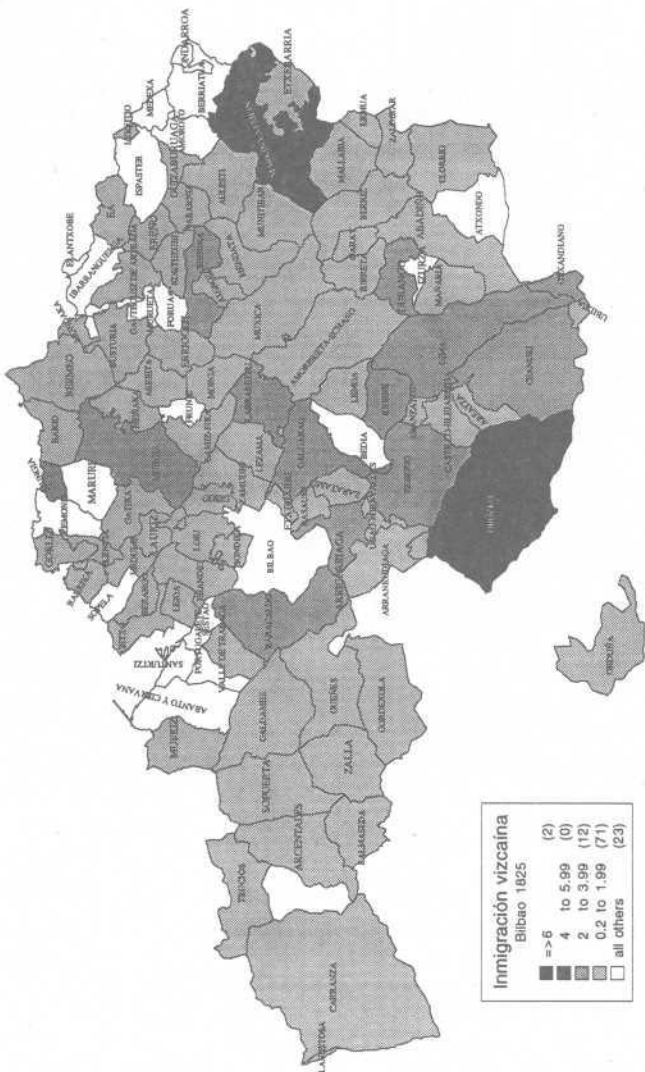
---

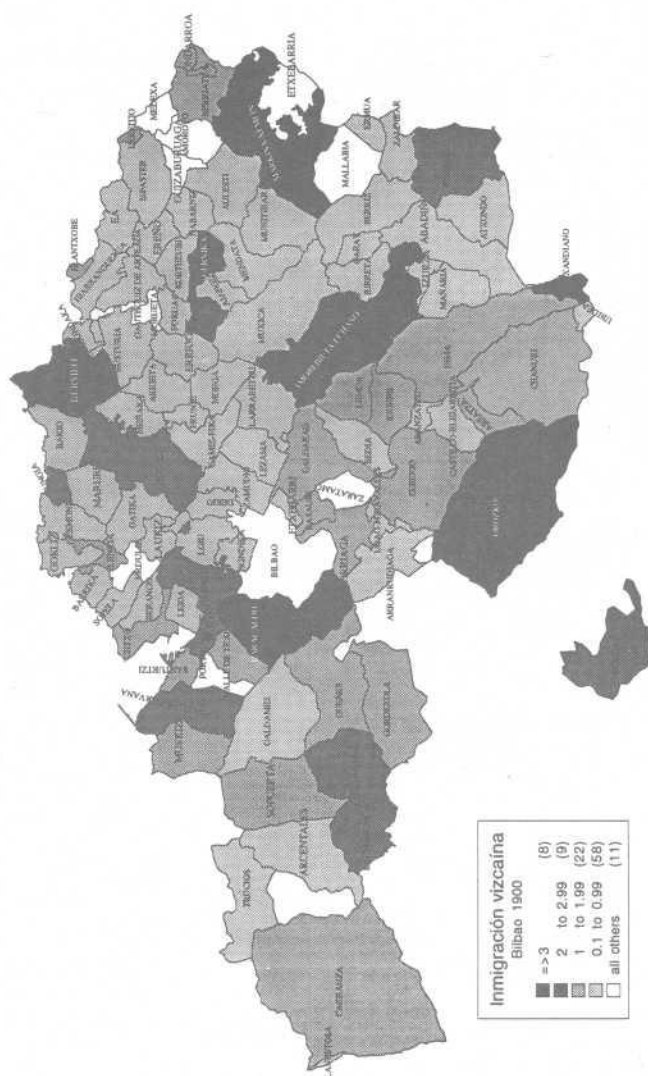
<sup>62</sup> Padrones de los años 1900 y 1935. Censo de Policía de 1825.

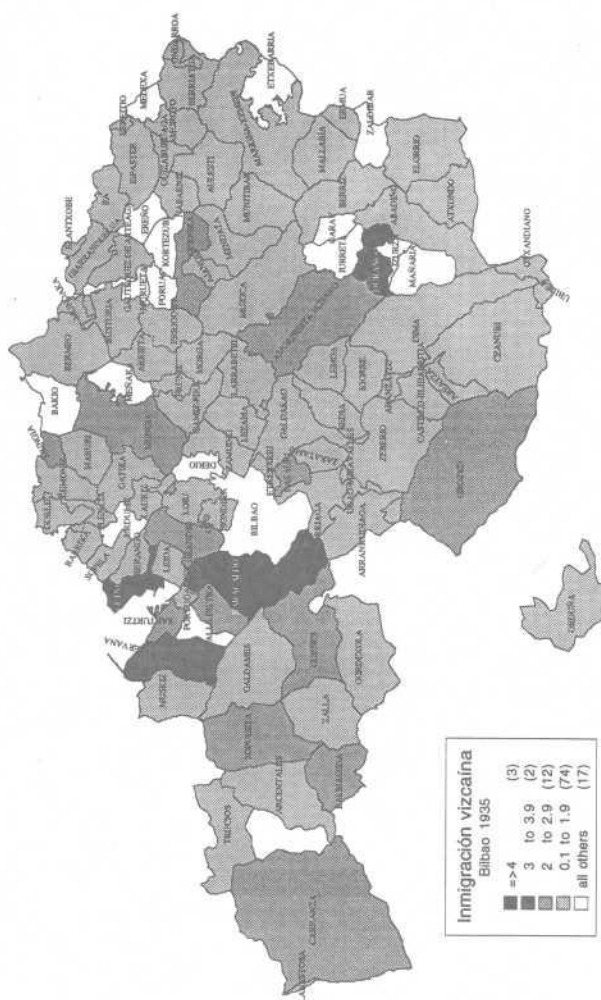
















**3.<sup>a</sup> PARTE**  
**Familia, matrimonio y**  
**reproducción social**



### 3.1. Introducción

En esta parte nos proponemos hacer un análisis de los procesos sociales en los que se apoyó el grupo familiar; investigar la naturaleza de tales procesos a través de su impacto en el agregado doméstico como instancia intermedia entre el individuo y el conjunto de la sociedad que frena y amortigua los cambios más fuertes. Pretendemos profundizar en la modernización social de Bilbao desde la perspectiva de una de las instituciones sociales básicas, la unidad doméstica familiar<sup>1</sup>, entendiendo que es el marco idóneo para el microanálisis. Partimos de la tesis de que los cambios en la configuración de las relaciones sociales y económicas que se desarrollaron al hilo de la industrialización vasca, se reprodujeron en el seno de los agregados domésticos. Para ello analizaremos las estructuras, el funcionamiento y las estrategias de la organización familiar, considerando que son resultado de tales procesos y que nos pueden ofrecer una imagen integradora del conjunto de fenómenos que actuaron sobre un colectivo en dicho momento.

Entendemos, por lo tanto, la unidad doméstica no como algo aislado, sino como una de las instituciones donde se integran un mayor número de elementos definitorios de las estructuras de cada momento y lugar histórico. Aunque es un tópico afirmar que el hogar juega un papel clave en la reproducción social, queremos sin

---

<sup>1</sup> Tomamos como unidad de análisis el hogar o agregado doméstico, entendido como todos aquellos individuos que residen en un mismo lugar o habitación, que suelen guardar una relación de parentesco y llevan una vida en común. Responde por lo tanto a un criterio de ubicación espacial, aquellos que habitualmente conviven y duermen bajo un mismo techo, a un criterio funcional, que comparten un cierto número de actividades, y a un criterio familiar, que tienen algún tipo de parentesco, bien de sangre, bien por alianza. Véase Laslett, P., 1972, «Introduction: The History of the Family», en Laslett, P. y Wall, R., (Comps.), *Household and Family in Past Time*, Cambridge, Cambridge University Press.

embargo tomar este aserto para enmarcar las pretensiones de este estudio. Frente a la visión tradicional de la familia como institución que ha permanecido ligada al mundo de lo privado, de la reproducción biológica y de los sentimientos, como un todo al margen de las nuevas relaciones de producción y sociales contemporáneas que se configuran alrededor de los hechos económicos, consideramos que la organización del hogar va a ser una manifestación de los cambios sociales que se producen a su alrededor. Se trata de trascender el enfoque del hogar como mero lugar de convivencia y parentesco, para tratarlo como un ámbito en el que convergen múltiples factores económicos, demográficos, sociales y culturales<sup>2</sup>.

Por otra parte, el análisis de esta instancia social tiene sentido no sólo por ser reflejo de los cambios estructurales en la organización en la que está inmersa, sino porque reacciona y se comporta como una unidad económica que sigue una serie de criterios de racionalidad en cada momento histórico, que le llevan a emplear unas estrategias u otras de adaptación o de cambio. En las sociedades preindustriales y en las primeras fases de la industrialización, el contexto familiar es el marco básico donde se adoptan las decisiones. Según las funciones que ejerce la familia se plantea la necesidad de tomar el hogar como un objeto de análisis imprescindible, por su capacidad de mediatizar o de intermediar entre las decisiones individuales y las situaciones o contextos socioeconómicos. Sigue siendo un lugar que mediatiza al individuo frente a la sociedad.

Con el objeto de aportar una visión de conjunto sobre las transformaciones que acontecieron en el seno del agregado doméstico hemos realizado, en primer lugar, la descripción de las formas externas que adopta el hogar, la evolución del tamaño, la estructura y composición del hogar, en un período de larga duración que tenga forzosamente que reflejar los grandes cambios sociales. El análisis secular de la estructura y composición familiar en Bilbao nos plantea el problema de la flexibilidad o la resistencia del modelo familiar a la nueva organización social y del trabajo. Nos preguntamos si correlativamente a los fenómenos sociales auspiciados por la industrialización en esta villa, como por ejemplo la asalariación de la población y la progresiva división social del trabajo por destacar algunos, emergió un nuevo modelo de organización doméstica; o si por el contrario, en línea de lo que sucedió en una importante área de Europa Occidental, sólo se realizaron algunos ajustes al sistema tradicional de forma que los caracteres básicos de la familia preindustrial sobrevivieron al proceso industrializador.

<sup>2</sup> Véase Wall, R., 1990, «Trabajo, bienestar y familia: Una ilustración de la economía familiar adaptativa», en Bonfield, L., Smith, R., y Wrightson, K., (Comps.), *El mundo que hemos ganado. Estudios sobre población y estructura social*, Madrid, Min. de Trabajo y Seguridad Social; Delille, G., 1987, «La historia de la familia en Italia: trabajos recientes y problemas metodológicos», en Chacón, F., (Ed.), *Familia y sociedad en el Mediterráneo Occidental. Siglos XV-XIX*, Murcia, Universidad de Murcia; Anderson, M., 1988, *Aproximaciones a la historia de la familia occidental (1500-1914)*, Madrid, Siglo XXI.

En segundo lugar, el objetivo de este apartado es realizar un estudio integrador de las variables que definen el modelo matrimonial y los comportamientos que hacen referencia al sistema familiar tanto en una fase propiamente preindustrial a principios del siglo XIX como a lo largo de la industrialización. El sistema familiar se define por la forma en que se combinan las pautas de comportamiento nupcial y las pautas de estructuración y composición familiar —la regla de residencia, la estructura familiar y la edad al matrimonio— y se explica por el sistema hereditario, la estructura social y económica vigente en cada colectivo que sostienen las pautas de estructuración familiar.

### 3.2. El modelo matrimonial, una visión de larga duración

Hemos señalado con anterioridad el interés de la nupcialidad como variable que define los regímenes de alta y baja presión y, en última instancia, la capacidad de reproducción de una sociedad. Habida cuenta de las relaciones causales que se establecen entre cambios demográficos y económicos, el análisis de la nupcialidad interesa no sólo desde un punto de vista demográfico, sino como uno de los fenómenos que mejor integra y expresa la interrelación entre el sistema demográfico y el contexto socioeconómico en el que se desenvuelve la familia. La nupcialidad se revela como la variable demográfica más directamente relacionada con el entorno social.

Este acontecimiento vital, que hoy en día en las sociedades occidentales se interpreta como una decisión ligada al terreno de lo afectivo y de la reproducción, suponía en las sociedades preindustriales la configuración o la perpetuación de una unidad económica, de producción y de consumo. Digamos que es uno de los momentos vitales que mejor expresan las formas de interacción de los hechos económicos, demográficos y socioestructurales; constituye un buen catalizador del conjunto de factores que concurren en la reproducción social del hogar en íntima relación con las estructuras económicas.

Las posibilidades de contraer matrimonio o no, así como el momento en que se contraía a lo largo del ciclo vital individual, están recogidos en las dos componentes que definen cualquier sistema matrimonial, la edad de acceso al matrimonio y el porcentaje de personas que nunca contraerán matrimonio (celibato definitivo). Con el objeto de delimitar, en primer lugar, las características del sistema nupcial, hemos examinado la evolución de estas dos variables demográficas a lo largo de este siglo y medio. Una vez observadas las pautas de comportamiento nupciales generales, en sus formas más externas, podremos profundizar en los mecanismos sociales y económicos responsables de los ritmos de creación de los hogares y, por lo tanto, de la dinámica de crecimiento demográfico.

*Tabla 3.1: Edad media al matrimonio de hombres y mujeres en Bilbao y Vizcaya 1787-1930*<sup>3</sup>

Hombres	1787	1825	1887	1900	1910	1920	1930
1. Vizcaya	26,2	—	26,1	27,3	27,4	27,2	27,6
2. Bilbao	25,8	27,4	27,1	27,3	—	27,2	28,3
Mujeres	1787	1825	1887	1900	1910	1920	1930
1. Vizcaya	25,9	—	24,2	24,0	25,2	25,1	25,4
2. Bilbao	26,8	27,6	24,8	25,2	—	25,0	25,5

Fuente: Censos de Población, I.N.E. y Registro Civil de Bilbao.

*Tabla 3.2: Soltería definitiva de hombres y mujeres en Bilbao y Vizcaya 1787-1930*<sup>4</sup>

Hombres	1787	1825	1887	1900	1910	1920	1930
1. Vizcaya	6,0	—	8,1	7,7	8,8	9,8	10,7
2. Bilbao	10,5	8,8	10	8,9	8,0	10,4	13,2
Mujeres	1787	1825	1887	1900	1910	1920	1930
1. Vizcaya	9,6	—	9,6	10,2	10,7	12,0	14,1
2. Bilbao	15,5	12,5	13,5	14,1	12,2	15,6	19,5

Fuente: Censos de Población, I.N.E.

Los rasgos del modelo matrimonial bilbaino coinciden plenamente con el sistema nupcial más extendido en la Europa occidental europeo definido por Laslett y Hajnal<sup>5</sup>. A lo largo de todo el período en cuestión los hombres y las mujeres residentes en Bilbao tendieron a casarse a edades muy elevadas. El momento de contraer nupcias osciló en un intervalo entre 24,8 y 27,6 años para las mujeres y entre 25,8 y 28,3 años para los hombres; las edades al matrimonio mantuvieron por lo tanto unos niveles propios de un régimen de baja presión.

<sup>3</sup> En los censos de Vizcaya y de Bilbao de 1787 y 1825, la edad media de acceso al matrimonio de hombres y mujeres está calculada en base al método Hajnal sobre las proporciones de solteros en cada grupo de edades (SMAM). Hemos aplicado la fórmula con los siguientes grupos de edades: 16-20, 21-25, 26-30, 31-35, 36-40, 41-45, 46-50. Dado que Bilbao estuvo sometida a intensas inmigraciones a partir de mediados del s. XIX que trastocaron profundamente la estructura de la población, consideramos que el indicador SMAM, aplicable para poblaciones estables, no era adecuado a partir de 1887. Así, la edad media al matrimonio en primeras nupcias para 1889, 1900, 1920 y 1935 se ha obtenido directamente del Registro Civil.

<sup>4</sup> La intensidad del matrimonio o celibato definitivo se ha hallado tomando el porcentaje de solteros de 46-50 años, excepto para 1787 que se ha tomado el tramo de 40 a 50 años.

<sup>5</sup> Laslett, P., 1972, *Op. Cit.*; Hajnal, J., 1965, «European Marriage Patterns in Perspective», en Glass, D.V. y Eversley, D.E.C., (Eds.), *Population in History. Essays in Historical Demography*, London, Arnold, págs. 101-146.

Las posibilidades de acceder al matrimonio y de formar un nuevo agregado económico no fueron en absoluto universales. La población bilbaina encontró auténticas dificultades para ello. Los niveles de soltería definitiva son francamente elevados para los hombres y las mujeres que residen en Bilbao. El porcentaje de población que permanecía soltera de forma definitiva y que, por lo tanto, no contribuía a la reproducción social era elevado, oscila entre un 12 y 19 por cien las mujeres, y entre un 8 y 13 por cien los hombres. Esto significa que la capacidad de reproducción de esta sociedad bilbaina está francamente limitada y constreñida debido a la dificultad de formar nuevas familias y, por lo tanto, nuevas unidades de reproducción.

Es significativo comprobar que la nupcialidad en la villa de Bilbao era bastante más contenida que la del conjunto de la población vizcaína. Históricamente, en el País Vasco Holohúmedo el matrimonio estuvo bastante restringido debido a las escasas posibilidades de la población rural de acceder a la posesión de la tierra, ya que ésta era transmitida mayoritariamente a uno de los hijos, siguiendo la arraigada costumbre de aplicar el principio de la troncalidad. La elección de un heredero por parte de los padres retrasaba notablemente el momento del matrimonio de los hijos y, por lo tanto, de formación de un nuevo hogar o de reproducción del ya constituido.

En contraste con el medio rural, el conjunto de villas o centros urbanos ofrecía a la población la posibilidad de desarrollar otros mecanismos menos rígidos en la creación de nuevos núcleos domésticos. Las posibilidades de acceso a otros recursos no agrarios, derivados de economías mercantiles en donde el grado de especialización socioprofesional y la división social del trabajo, liberaba a la población de aquellos obstáculos restrictivos respecto a sus pautas de reproducción y de crecimiento. En el mundo urbano no era necesario el acceso a una parcela de tierra, ya que el aprendizaje de un oficio o la obtención de un salario desde joven aceleraba todo el proceso de ahorro y de reproducción social. Una consecuencia inmediata era que la población se casaba a edades más tempranas en las villas que en el campo<sup>6</sup>. Sin embargo, los resultados de la Tabla 3.1 y Tabla 3.2 muestran como la villa de Bilbao fue un caso excepcional en esta supuesta relación entre economía urbana y un incremento de las posibilidades de contraer matrimonio, en relación a las zonas agrarias bajo normativas troncales. Esta villa responde a un sistema de baja presión con rasgos mucho más pronunciados que los del conjunto de la provincia Vizcaya, mayoritariamente rural hasta 1887.

<sup>6</sup> Véase Ortega Berruguete, A. R., Erauzkin, L., Eiguren, M. y Begoña, M., 1988, «Troncalidad, matrimonio y estructura familiar en Bizkaia a fines del s. XIX», *II Congreso Mundial Vasco*, Bilbao, Vol. 2; y Arbaiza Vilallonga, M., 1994, *Transición demográfica y estrategias familiares en Vizcaya. 1825-1930*, Tesis doctoral inédita, UPV/EHU.

Si contrastamos los regímenes matrimoniales con aquellos otros aspectos sociales y económicos que conocemos —los cambios de la población activa de la población, la revolución industrial impulsada en los alrededores de Bilbao a mediados del s. XIX y consumada en el último tercio del siglo XIX— es significativo comprobar que el patrón matrimonial de Bilbao no varió prácticamente, al menos en sus rasgos externos. El modelo matrimonial que define el sistema de baja presión bilbaina, tal y como estaba definido para la segunda mitad del s. XVIII, se mantiene a lo largo del siglo y medio analizado. La población bilbaina tendió a casarse entre los 26 y 27 años, llegando a alcanzar incluso los 28 años. La soltería definitiva muestra también pocas oscilaciones. Ambos parámetros aportan bastante estabilidad al modelo. Esta tendencia a mantener sus rasgos básicos en el largo plazo, a pesar del fuerte cambio de las estructuras económicas tradicionales, nos lleva a concluir el carácter estructural de los sistemas de baja presión.

El proceso desarrollado al calor de la nueva sociedad industrial no tuvo las mismas repercusiones demográficas en Bilbao que en los nuevos núcleos urbano-industriales que emergían al borde de la Ría. Efectivamente, todos los efectos de una estructura económica con un fuerte grado de asalarización se aceleraron e intensificaron a partir del último tercio del s. XIX, en aquellas zonas en las que el impacto industrializador fue directo y, diríamos, que incluso traumático. El impacto sobre el sistema demográfico de la Vizcaya industrial y minera fue brutal ya que alteró radicalmente uno de los mecanismos tradicionales de control demográfico: estas poblaciones pasaron a adoptar unas pautas nupciales caracterizadas por la precocidad femenina en las edades de acceso al matrimonio, entre 21 y 23 años, y una gran extensión de las posibilidades de contraer nupcias a prácticamente todas las mujeres<sup>7</sup>. Localidades como Baracaldo, Sestao o San Salvador del Valle adoptan una pauta nupcial bajo coordenadas de regímenes de alta presión que alcanzan su máxima intensidad a principios del siglo XX.

Bilbao no participa de esta dinámica poblacional tan específica de estas nuevas zonas industriales y mineras sino que mantiene, al menos en sus rasgos externos, el sistema matrimonial tradicional, que constituía uno de los mecanismos fundamentales de la población sobre los recursos disponibles. Aunque se dio una tendencia a la disminución de la edad a contraer matrimonio en las mujeres, se mantuvieron en todo momento unos niveles realmente altos. La heterogeneidad social de la capital bilbaina le concede una serie de peculiaridades que le diferencia de las dinámicas demográficas del resto de las nuevas ciudades industriales. La «hiperreacción pro-creativa» que se produjo en el resto del área del Gran Bilbao como

<sup>7</sup> Pérez-Fuentes Hernández, P., 1993, *Vivir y morir en las minas. Estrategias familiares y relaciones de género en la primera industrialización vizcaína, 1877-1913*, Bilbao, U.P.V.; Arbaiza Vilalonga, M., 1994, *Op. Cit.*



respuesta a la asalarización y proletarización de la población, se dio de forma algo más amortiguada en la villa bilbaina.

Ciertamente, la idiosincrasia social de la capital provincial, aún participando plenamente de la transformación del tejido productivo y de la división social del trabajo propio de un proceso industrializador como el ocurrido en la Ría de Bilbao, generó las condiciones para que la formación de un nuevo hogar siguiera siendo muy restrictiva para una parte importante de la población masculina y femenina. A pesar del fuerte crecimiento económico experimentado por el conjunto de la Ría entre 1877 y 1920, obstáculos tanto de tipo económico (las características del mercado de trabajo y el acceso a los recursos económicos necesarios y suficientes como para que la formación de nuevos hogar), como de tipo social y cultural (mercados matrimoniales) impidieron una nupcialidad universal. Con el objeto de profundizar en algunas claves sociales y económicas que explican un comportamiento reproductivo tan sumamente contenido, veamos la relación entre la nupcialidad y aquellos aspectos internos de la organización familiar que pueden explicar estos comportamientos.

### 3.3. La continuidad de las estructuras familiares en el espacio urbano

La relación entre regímenes matrimoniales y estructuras familiares ha sido el hilo conductor para la historiografía, desde el momento en el que surgieron una serie de teorías ya clásicas, para tratar de explicar los sistemas europeos familiares. Se ha comprobado que el sistema nupcial de baja presión predominante en las regiones de la Europa Occidental podía estar sustentado por estructuras familiares radicalmente distintas. Es por ello que a la hora de caracterizar los «modos de organización doméstica», tal y como los denomina Burguière<sup>8</sup>, se han ido definiendo tanto por la estructura que adopta el grupo doméstico, como por las condiciones en las cuales éste se forma y se reproduce, el ciclo vital de la misma así como su composición interna. La identificación y clasificación de la estructura interna del hogar ha sido utilizada para comprender la composición del hogar así como las reglas que rigen su formación.

Según dicho esquema son tres los elementos básicos que caracterizaban cualquier sistema familiar y que conformaban la organización social de la reproducción: la edad de acceso al matrimonio, la reglas de residencia en la formación de cada núcleo conyugal (es decir, la independencia o no de cada nuevo matrimonio) y la

<sup>8</sup> Burguière, A., 1986, «Pour une typologie des formes d'organisation domestique de l'Europe moderne (XVI-XIX siècles)», *Annales E.S.C.*, Mai-Juin, N.º 3, págs. 639-655.

estructura familiar. A partir de las diferentes combinaciones que adoptan estos tres parámetros se han distinguido una serie de modelos regionales familiares definidos cada uno a partir de una caracterización del régimen matrimonial y de la forma dominante de familia que le corresponde.

De esta forma el modelo matrimonial occidental o de baja presión puede ser sostenido por distintas estructuras familiares. En la medida en que una edad de contraer nupcias muy elevada coincide con el predominio de un modelo familiar nuclear o troncal, se apunta hacia estrategias matrimoniales muy distintas que están expresando las distintas economías y culturas que sostienen la reproducción familiar.

*Tabla 3.3: Estructuras y tamaño familiar en Bilbao*

Estructuras familiares						
	I	II	III	IV	V	(IV+V)
1825	6,1	3,3	73,2	11,3	6,0	17,3
1900	6,7	3,7	70,8	15,4	3,4	18,8
1935	3,6	4,5	68,4	19,2	4,4	23,6

Fuente: Padrones de Población, Arch. Municipal de Bilbao I = solitario, II = sin estructura, III = nuclear, IV = extensa, V = múltiple.

Tamaño familiar						
	1-2	3-5	6-8	> 8	> = 6	Tam. medio
1825	14,8	51,6	20,5	13,1	33,6	4,86
1900	22,9	50,2	16,2	10,7	26,9	4,41
1935	17,1	55,0	17,8	10,1	27,9	4,52

Fuente: Padrones de Población, Arch. Municipal de Bilbao.

En Bilbao, la organización doméstica en sus formas externas, la estructura y el tamaño del hogar, responde fielmente a las características del modelo de familia occidental descrito para Inglaterra y la Europa noroccidental (Tabla 3.3). Los resultados demuestran que las estructuras familiares asociadas a estas estrategias matrimoniales se corresponden con el modelo de familia nuclear como norma o modelo preferente. El predominio de familia nuclear nos indica que la regla neolocal, es decir, la formación de un nuevo matrimonio se produce después de una salida del hogar y, por lo tanto, no se da una coresidencia intergeneracional. El matrimonio suponía la creación de un nuevo agregado doméstico independiente.

Los resultados sobre estructuras familiares confirman de nuevo la tesis de que el modo de organización nuclear no fue un producto

de la Revolución Industrial sino que asentó sus bases y tuvo plena vigencia en fases históricas preindustriales. En el largo plazo, las características básicas del modelo familiar y matrimonial prácticamente no varían en sus rasgos básicos. Este sistema familiar se caracteriza por su continuidad y estabilidad en el tiempo. La familia nuclear, al igual que en el conjunto de Europa Occidental, muestra una gran capacidad de adaptación al cambio histórico ya que su flexibilidad al sistema social es uno de sus rasgos definitorios. A través de un matrimonio tardío y la independencia conyugal como precondition para el matrimonio, este tipo de agregado doméstico ha sido capaz de mantener unas condiciones de reproducción social muy estables bajo variadas circunstancias socioeconómicas.

El modo de organización social que sustenta la familia nuclear, mayoritaria en los núcleos urbanos en territorio del País Vasco Holohúmedo, es por naturaleza abierto, acostumbrado a regirse por lazos de clase y no según dependencia con el grupo de sangre. En contraste con la lógica del modelo de familia troncal, tendente a la conservación del patrimonio familiar y de todos aquellos atributos sociales y culturales asociados a la casa, la función del modelo de familia nuclear consiste en regular el sistema matrimonial de un colectivo de población asalariada, que en gran medida coincide con la mano de obra excedente del entorno rural, no heredera, que debe de abandonar sus lugares de origen. Es la población, la mayoría de origen agrario, que rompe con el molde de la troncalidad.

En el ámbito vasco la explicación al modelo matrimonial de baja presión ha estado estrechamente relacionada con la tendencia hacia una estructuración familiar troncal. Sin embargo, a través de las tablas sobre estructuras familiares en Bilbao se confirma de nuevo que en el ámbito urbano el modelo matrimonial tardío y restringido está sostenido por una estructuración y formación del hogar radicalmente diferente<sup>9</sup>. La no existencia de esta interrelación entre el retraso al matrimonio y la estructura familiar troncal está fundamentada en que la edad al matrimonio es una variable dependiente determinada no por la neolocalidad o patrilocalidad, sino por el conjunto de factores sociales y económicos que propician un ritmo de formación de hogares u otro. Los sistemas matrimoniales, aunque estén sustentados en una estructura familiar, están siendo determinados por factores externos a dichas estructuras<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Arbaiza Vilallonga, M., 1994, *Op. Cit.* A partir de los resultados de Bilbao se confirman las tesis de esta autora sobre el papel de las villas y de las pautas de estructuración neolocal. Véase el capítulo 2.

<sup>10</sup> Véanse las reflexiones al respecto de Burguière, A., 1986, *Op. Cit.*; Rowland, R., 1987, «Nupcialidade, familia, mediterráneo», *Boletín de la Asociación de Demografía Histórica*, Vol. V, N.º 2; Rowland, R., 1988, «Sistemas matrimoniales en la Península Ibérica (siglos XVI-XIX). Una perspectiva regional», en Pérez Moreda, V. y Reher, D. S., (Eds.), *Demografía histórica en España*, Madrid, El Arquero; Delille, G., 1987, *Op. Cit.*; Chacón, F., 1987, «Notas para el estudio de la familia en la región de Murcia durante el Antiguo Régimen», en Casey, J. et al., *La familia en la España Mediterránea (siglos XV-XIX)*, Barcelona, Crítica.

Esta idea tiene gran vigencia para el caso vasco, en el cual la relación entre los sistemas matrimoniales y estructuras familiares que se reproducen en el interior de País Vasco cobra una gran complejidad y variedad. Además de la dicotomía entre formas de organización familiar, ya apuntada por algunos historiadores, entre modelo holohúmedo y el modelo cerealístico del Sur del País Vasco cercano a los parámetros de la meseta, se está produciendo otro antagonismo campo/ciudad. En este caso, ambos colectivos presentan un mismo sistema matrimonial de baja presión, aunque se está desarrollando bajo una pluralidad de sistemas familiares. Cabe preguntarse cuál es, entonces, el soporte social de las estrategias matrimoniales.

A la hora de desentrañar los factores que intervienen en el proceso de reproducción social, hacemos nuestra la sugerencia de tomar elementos externos a esa relación necesaria establecida con anterioridad, entre sistema matrimonial y regla patrilocal. Suscribimos la necesidad de buscar explicaciones a las conductas del grupo doméstico más allá de los parámetros enunciados hasta ahora.

### **3.4. Estrategias de reproducción social en la sociedad urbana tradicional**

Para comprender el proceso histórico en todas sus dimensiones, vamos a tratar el agregado doméstico en el marco de un sistema tradicional preindustrial, esto es, en un marco en el que la unidad doméstica concentra las funciones sociales básicas de producción, de reproducción y consumo. Las formas y el contenido de la vida familiar tradicional responde a unas condiciones estructurales básicas, comunes tanto a las economías agrarias como a aquellos sistemas de producción de carácter protoindustrial y artesanal. En cualquiera de los casos, tuvieran o no base agraria como medio de subsistencia, son economías domésticas de pequeños productores, en las que la mayoría de las actividades productivas se realizan en la casa u hogar. En dicho modelo, el hogar o unidad doméstica es un componente básico de la estructura económica y social en cuanto que funciona como una unidad estructural independiente; o si se prefiere, como una pequeña empresa o centro de producción autónomo, que reclutaba a sus trabajadores fundamentalmente, aunque no sólo, entre los propios miembros de la familia. El hogar preindustrial se caracteriza por la fuerte integración de la vida de la familia en su empresa, dentro de la cual el individuo pierde su autonomía en aras a una integración ocupacional.

En el modo de organización social preindustrial las posibilidades sociales de prosperar o de reproducir el status social familiar de un individuo dependían en gran medida de la propia familia. La transmisión de bienes familiares no se producía exclusivamente una

vez muerto el cabeza de familia, sino que a lo largo de todo el ciclo vital familiar se producían distintas formas de transmisión y colocación de los hijos que forman lo que se ha denominado el sistema sociorregulador familiar interno. Es uno de los elementos reguladores del proceso socioeconómico en cualquier sociedad preindustrial que dirige, de alguna forma, las condiciones de acceso a los recursos: la tierra, el taller o la capacitación técnica para ejercer un oficio. El sistema hereditario junto con las pautas matrimoniales y las relaciones de parentesco van a formar un engranaje socio-cultural que determinará la redistribución de los recursos entre los miembros del grupo doméstico, de tal modo que jugará un papel básico en la reproducción social de las relaciones de dominio, propiedad y subsistencia.

La formación de una nueva unidad familiar como expresión de la formación de una nueva unidad económica, de trabajo y de consumo, es un acto de reproducción social transcendental en la vida familiar y en la comunidad. La formación de un agregado doméstico adquiere en las sociedades preindustriales la importancia de un contrato o fundación de una pequeña empresa que debe reunir las garantías de viabilidad a medio plazo. Si el matrimonio es una operación económica, las formas de acceso a los recursos y las condiciones precedentes para crear las condiciones de viabilidad para el núcleo conyugal condicionan inevitablemente este acto.

En este apartado nos proponemos profundizar en algunos principios que sustentan las prácticas de organización familiar y determinan los componentes del sistema matrimonial que nos parecen significativos por su repercusiones en el sistema demográfico. Para ello analizaremos la relación entre las reglas de formación del hogar, las vías de acceso a los recursos y la constitución matrimonial. La fase prematrimonial de acceso a los recursos, tanto vía salario como vía sistema hereditario, cobra especial interés a la hora de clasificar los elementos que condicionaban o limitaban el matrimonio tardío, y de entender los factores que median entre la edad matrimonial y la estructura familiar. Se pondrá especial énfasis, por lo tanto, en la relación entre condiciones en las que se forma la familia —definida por la edad de acceso al matrimonio, diferencia de edad entre cónyuges— y las reglas o normativas de formación del agregado doméstico que rigen y determinan estas pautas matrimoniales, estrechamente vinculadas con la circulación de bienes y recursos dentro de la familia preindustrial bilbaina.

### **3.4.1. Las prácticas sucesorias y organización socioeconómica de la villa bilbaina**

El conjunto de prácticas sucesorias en torno a la distribución de la riqueza familiar y su adecuación al sistema jurídico, que regula

las pautas hereditarias, son un factor de primer orden a la hora de explicar los comportamientos domésticos. La dicotomía Tierra Llana/mundo urbano, que tenía su plasmación en los modelos familiares troncal y nuclear respectivamente, responde en parte a los marcos jurídicos privados en los que se incardinan.

En el interior de Vizcaya, los modos de vida, hábitats y organizaciones socioeconómicas antagónicas estuvieron refrendados por regímenes jurídicos específicos. En la Vizcaya Rural, en donde rige el principio de libertad de testar y la tendencia a aplicar la troncalidad, el momento de elección del heredero, la transmisión real del patrimonio así como las vías de herencia masculina o femenina determinaron el modelo matrimonial. Por el contrario, Bilbao y el conjunto de villas se sustraen desde sus orígenes al marco jurídico propio del medio rural. Las especificidad social y económica de Bilbao, al igual que el del resto de las villas, quedó reflejada en el ordenamiento jurídico que regía su comunidad.

El conjunto de villas vascas, y Bilbao a la cabeza como entidad urbana de mayor peso, forman desde sus orígenes pequeñas entidades político-administrativas que se sustraen del ordenamiento jurídico de la Tierra Llana. Los fueros o cartas magnas les concedieron un régimen institucional y político que contemplaba la aplicación del derecho privado castellano así como una serie de privilegios que reforzaban y afianzaban el carácter mercantil e industrial con el que nacían. El fuero propio acorde al sistema legislativo castellano fue el instrumento básico para institucionalizar un modo de vida y una organización socioeconómica nítidamente diferenciada de la rural.

El sistema legislativo castellano sobre la transmisión de bienes propugna el reparto igualitario entre los descendientes, es decir, la partición a iguales partes del patrimonio del testador<sup>11</sup>. Este marco jurídico explica la esperada relación entre transmisión de bienes de forma igualitaria y modelo de familia nuclear con regla neolocal. Aunque es necesario distinguir el marco legal de la costumbre sucesoria. El régimen castellano podía dar lugar, a través del quinto de libre disposición, tanto al reparto igualitario como al reforzamiento de uno de los hijos hasta poder reproducir prácticas cercanas al reparto preferencial. No obstante, esta tendencia, que tiene pleno sentido en áreas rurales regidas por un régimen jurídico castellano, como es el caso de Guipúzcoa<sup>12</sup> dentro del espíritu de conservar indivisible el patrimonio familiar, no fue la costumbre en el mundo urbano.

<sup>11</sup> Reher, D. S., 1988, *Familia, población y sociedad en la provincia de Cuenca, 1700-1970*, Madrid, CIS/Siglo XXI; Mikelarena Peña, F., 1992, «Las estructuras familiares en la España tradicional: geografía y análisis a partir del censo de 1860», *Boletín de la Asociación de Demografía Histórica*, Vol. X, N.º 3.

<sup>12</sup> Urrutikoetxea, J., 1993, «En una mesa y compañía», *Caserío y familia campesina en la crisis de la «sociedad tradicional»*, Irún, 1766-1845, San Sebastián, EUTG-Mundaiz.

Aunque las circunstancias y motivos bajo los cuales surgieron las villas marcaron el devenir y un futuro más o menos dinámico,<sup>13</sup> la mayoría nacieron y tuvieron como objetivo histórico potenciar al máximo la actividades económicas de intercambio comercial. Los fueros o cartas pueblas, que ordenaban todos los aspectos de la vida municipal (territorio, representación municipal, el mercado, los pesos y medidas, etc.), facilitaron esta función económica mediante la concesión de una serie de privilegios económicos: determinadas exenciones fiscales, la celebración de mercados semanales, etc. Representan, por lo tanto, un concepto de la vida social y de las relaciones económicas radicalmente distinto al agrícola. La población ya no se organiza en función de la propiedad de la tierra sino de unas relaciones sociales típicamente mercantiles. La cuestión a resolver sería por qué estamos en este ámbito ante un matrimonio tardío si no existe el factor herencia que limita o retrasa el acceso a los recursos.

### 3.4.2. La importancia de la dote y el ahorro del peculio

Sabemos que en la medida que cada matrimonio supone dirigir un nuevo núcleo conyugal se deben dar las condiciones de viabilidad para una «independencia económica». La clave está en comprender cuándo un matrimonio está en condiciones de iniciar o formar un hogar.

La independencia económica cobra un significado relativamente diferente según la cultura de cada región. Lo que se consideran necesidades básicas a cubrir para la constitución de un nuevo núcleo familiar va a ser valorado de forma muy distinta según las necesidades sociales de cada momento histórico y de cada territorio cultural. En este sentido se afirma que, en contraposición a las sociedades agrarias conformadas por pequeños propietarios, en las culturas en las que no hay herencia que resolver las edades al matrimonio deberían ser más bajas<sup>14</sup>. Esta afirmación es válida en el contexto de economías del modelo mediterráneo y es extensible a aquellas sociedades en las que no sólo predominan una serie de grupos con actividades que pivotan alrededor de una economía mercantil, sino que además están formadas mayoritariamente por jornaleros en trabajos de poca especialización, como es el caso de

<sup>13</sup> Algunos de estos enclaves no alcanzan la naturaleza de núcleos urbanos y reproducen más las categorías y modos de vida rurales desde sus orígenes. Son aquellos que se fundaron con el objetivo de protección del rey hacia los labradores frente a los abusos de los señores banderizos y no respondían a priori a economías mercantiles como es el caso de Rigoitia, Larrabezúa, o el mismo Elorrio.

<sup>14</sup> Livi-Bacci, M., 1988, «La Península Ibérica e Italia en vísperas de la transición demográfica», en Pérez Moreda, V. y Reher, D. S., (Eds.), *Demografía histórica en España*, Madrid, El Arquero.

las zonas cerealísticas del Sur del País Vasco, que reproducen un modelo matrimonial antagónico al del País Vasco Holohúmedo <sup>15</sup>.

En nuestro ámbito de análisis parece indudable la importancia de la dote en el matrimonio, también en aquellos casos en los que no hubiera patrimonio por medio. En la Tabla 3.4 hemos recogido el porcentaje de población por cohortes de edad que estaría trabajando en otros hogares como aprendices, criados o parientes corresidentes, generalmente sobrinos. Consideramos que estas tres modalidades o categorías de coresidencia denotan una estrategia similar de aprender un oficio y ahorrar un dinero suficiente que les permita formar un nuevo agregado doméstico. Suponemos que la función de un criado o un sobrino que ejerce un joven en cualquier familia de artesanos, tiene más en común con la de un aprendiz que con el servicio doméstico femenino. Estamos ante diferentes formas de desarrollar una etapa de aprendizaje, de especialización y de ahorro de un peculio para un futuro matrimonio.

*Tabla 3.4: La circulación de jóvenes en Bilbao en 1825. Porcentaje de hombres y mujeres en calidad de criados, sobrinos y aprendices en cada grupo de edad*

	Hombres	Mujeres	Criadas
10-14	12,9	14,3	10,9
15-19	40,3	42,4	41,9
20-24	42,2	51,3	49,7
25-29	21,8	33,1	27,8
30-34	11,8	25,5	19,7
35-39	4,6	19,6	13,4
40-44	2,2	13,5	8,6
45-49	8,3	5,8	4,6
50-54	5,5	10,1	8,0
55-59	4,5	10,3	6,9
> = 60	2,7	13,3	5,8

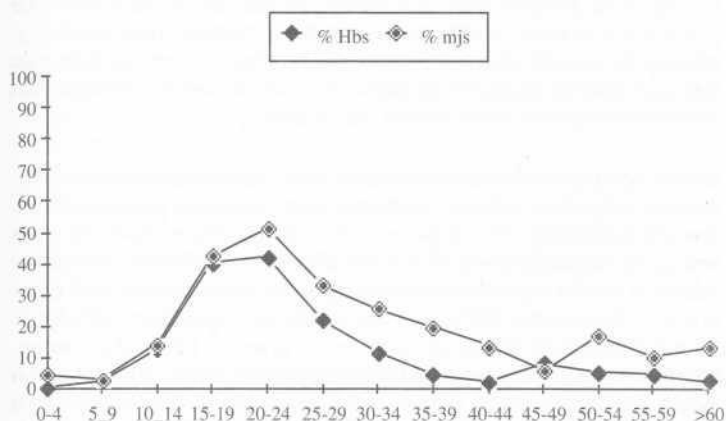
Fuente: Censo de Policía de 1825.

La «circulación de jóvenes» antes del matrimonio como fenómeno social muy extendido aparece de forma muy nítida en la representación del gráfico 3.1. En Bilbao, como en el resto de las villas vascas se produce con gran claridad lo que se ha denominado como «life-cycle servant» o la colocación de jóvenes, hombres y mujeres, durante una fase relativamente larga de sus vidas que dura entre los 10/14 y los 24 años, en casa de algún pariente, amigo, o simplemente de algún maestro donde poder aprender un oficio.

<sup>15</sup> García-Sanz Marcotegui, A., 1988, «La diversidad de modelos matrimoniales en el País Vasco en los siglos XVIII y XIX. Algunas reflexiones», *Ernaroa*, Vol. 5.



Gráfico 3.1: Porcentaje de hombres y mujeres en calidad de criados, sobrinos y aprendices en cada grupo de edad



Este proceso, exhaustivamente tratado como característica fundamental en el modelo de familia de la Europa noroccidental asociado a la regla de formación neolocal<sup>16</sup>, cobra una significado especial en un contexto en donde territorialmente parece predominar el sistema de herencia indiviso<sup>17</sup>. Probablemente estamos ante una explicación de las condiciones matrimoniales de todo aquel que no heredaba el patrimonio o pertenecía al amplio colectivo de campesinos arrendatarios sin propiedades que heredar. Se está poniendo de manifiesto de forma indirecta la importancia que tuvo la dote y el ahorro de peculio en la cultura vasca. Existe una fase prematrimonial más o menos larga como etapa preparatoria para constituirse como nueva unidad económica; es lo que se denomina la fase de «celibato forzoso» para el ahorro de peculio necesario para la independencia económica que, como se puede observar, afecta a una parte muy importante de los jóvenes. Se muestra que un importante colectivo de jóvenes salían de casa a edades tempranas en cualquiera de estas circunstancias.

Allí donde está extendido el sistema de aprendizaje, este modo de colocación de jóvenes afectaba a una parte importante de la población de distintos grupos sociales. El resultado es un matrimonio relativamente tardío. Aunque no se retrasa tanto como en las zonas troncales, con edades al matrimonio alrededor de 26/27 años, tampoco se rebajan los 24 años para las novias y los 25 años para los novios.

<sup>16</sup> Schofield, 1971, *Op. Cit.* Laslett, P., R. Wall, 1986, *Op. Cit.*; Burguière, A., 1986, *Op. Cit.*

<sup>17</sup> Un ejercicio similar se ha realizado por Arbaiza, M., 1994, *Op. Cit.*, págs. 74-80. Se puede comprobar que se confirma la tesis defendida por dicha autora para otras villas vizcainas como Durango, Elorrio o Ermua en donde los resultados muestran este mismo fenómeno.

En este proceso aparecen intermediando factores de distinta naturaleza. La estructura económica de la localidad, el mercado de trabajo y las posibilidades que ofrece de acceder a los medios de producción o a un salario, en definitiva, la organización socioeconómica de la actividad productiva, determina la intensidad de esta fase que adopta todas las características de lo que los clásicos han denominado como «circulación de jóvenes».

El mundo urbano analizado presenta una estructura económica basada en pequeños talleres familiares. Este modo de producción industrial doméstico estuvo perfectamente regulado a través de toda una serie de ordenanzas<sup>18</sup>. La mayoría de la población vivirá del salario o de los ingresos obtenidos por su trabajo, bien con taller propio o bien como oficial por cuenta ajena, organizados alrededor de una estructura artesanal típicamente gremial. Estos gremios reproducen comportamientos tradicionalmente corporativos, con un fuerte control en todo el proceso productivo en el cual la forma de acceso al oficio constituía una de las claves para controlar la competencia. Existe todo un proceso de aprendizaje y de iniciación perfectamente regulado, que dura alrededor de 3 o 4 años hasta el reconocimiento del status de oficial, y sin el cual es prácticamente imposible introducirse en un colectivo artesanal concreto.

El recorrido desde que un joven decidía o conseguía iniciar el aprendizaje del oficio hasta que se independizaba como oficial, según las investigaciones realizadas sobre las relaciones sociales y de producción de las villas manufactureras, se puede estructurar en varias fases jurídicamente organizadas. La de iniciación al oficio en calidad de aprendiz comenzaba alrededor de los 14 años mediante la figura del «contrato de aprendizaje». Tal y como recoge la expresión, consistía en un contrato entre el padre del aprendiz y un maestro artesano; éste último se compromete a acoger en su taller al joven, que pasará un período de alrededor de cuatro años bajo su tutela. El padre, usando la autoridad potestad y el dominio que le es concedido por derecho, pone a su hijo como aprendiz en casa y al servicio del maestro artesano, generalmente por tiempo y espacio de cuatro años, para que durante ellos le enseñen las artes propias del oficio. Era, por lo tanto, un compromiso establecido entre dos familias, entre el padre del aprendiz y el maestro que le acogía como uno más del hogar y pasaba a ejercer la patria potestad sobre el joven.

El joven entra en el taller de su «amo» y durante un período de tiempo debía realizar cualquier labor que le encomendase hasta

<sup>18</sup> La exposición sobre la organización artesanal y el sistema de aprendizaje en el sistema urbano vizcaino está basada en las investigaciones realizadas por Iturbe Mach, A., 1993, *Monografías de pueblos de Bizkaia: Durango*, Bilbao, Diputación Foral de Vizcaya, (en prensa); y Martínez Rueda, F., 1992, *Monografías de pueblos de Bizkaia: Otxandiano*, Bilbao, Diputación Foral de Vizcaya.

que aprendiera el oficio. A cambio recibiría alimento, cama y vestido. El padre por su parte pagaba una cantidad de dinero al maestro como forma de reconocimiento de dicho servicio. El dinero que desembolsaba equivaldría a una especie de legítima para dicho hijo que le serviría para adquirir unos conocimientos suficientes para ejercer la profesión con dignidad, reproducir determinado status social y poder adquirir una independencia económica para formar su núcleo o familia. Durante todo este tiempo, el mozo estaba bajo la autoridad no sólo laboral, sino también bajo la potestad del maestro; digamos que éste pasaba a ocupar el rol de pater familias. Se establecían unas relaciones de dominio y dependencia, sin libertad siquiera de movilidad geográfica para el joven aprendiz, más parecida a una dinámica amo-criado que a la de un trabajador asalariado con el dueño de un taller.

Una vez realizado el aprendizaje con el maestro, el mozo obtenía un pequeño capital que le permitía hacer el examen de oficial y establecerse en la villa. Es entonces cuando comienza el período de ahorro, y se crean las condiciones para la independencia económica. En esta segunda fase se podían establecer nuevos contratos de aparejamiento en los que se regulaban las relaciones entre propietarios de los medios de producción (maestros) y los trabajadores asalariados, esta vez como oficiales. El joven recién graduado solía preferir al maestro con el que había realizado la etapa anterior. En estos contratos, que oscilaban entre uno y cuatro años, se regulaban los salarios por tarea realizada y «placerajes anuales del trabajador» o pequeño capital que recibiría al finalizar el contrato consistente en algo de dinero u ropa. El amo estaba obligado a dar alimento diario al oficial y hospedaje hasta que este contrajera matrimonio.

La terminología entre amo y criado sigue presente en toda la relación contractual, de forma que el maestro no sólo dirige la actividad productiva sino que de alguna manera el oficial queda ligado a su amo; en caso de apuros económicos este último pasaba a ser también el prestamista<sup>19</sup>. En la medida en que pasa a tener alguna deuda con él, su libertad quedaba mediatizada, hasta que realizara su paga o finalizara el contrato. El trabajador quedaba apresado a la unidad de producción y obligado a cumplir todo lo pactado, en caso contrario se le castigaba con la cárcel. Se llevaron a cabo una serie de prácticas coercitivas al respecto, reguladas por gobiernos municipales con el objeto de asegurar el máximo rendimiento de este colectivo de trabajadores asalariados y dependientes laboralmente de sus amos<sup>20</sup>.

El aprendizaje dentro de la familia constituye otro de los mecanismos fundamentales de movilidad social intergeneracional. Dentro

<sup>19</sup> Iturbe Mach, A., 1993, *Op. Cit.*

<sup>20</sup> Martínez Rueda, F., 1992, *Op. Cit.*, págs. 72-74.

de este contexto urbano, otra forma habitual de acceso a los conocimientos y al oficio era mediante la transmisión de los mismos dentro de la familia, de padre a hijo. El artesanado urbano, probablemente, concedía preferencia a los hijos a la hora de transmitir la destreza y capacitación técnica, limitando la incorporación de otros parientes y aprendices a aquellos momentos del ciclo de desarrollo vital en los que los hijos eran aún muy pequeños para iniciarse en el oficio. Con el objeto de aproximarnos a esta vía de transmisión hemos intentado reflejar en la Tabla 3.5 la relación que existe entre el oficio de los hijos entre 15 y 25 años y el del padre.

*Tabla 3.5: Oficio de los hijos entre los 15 y 25 años según profesión del padre*

Profesión del padre (cabeza de familia)				
Prof. de hijos (15-25 años)	Jornaleros	Artisanos, servicios	Labradores	Profs. liberales, rentistas
Jornaleros	18,2	14,5	0,0	10,3
Arts., servs.	0,0	30,9	2,17	10,3
Labradores	27,3	0,0	92,4	0,0
Profs. liber. rents.	0,0	1,8	0,0	20,5
Sin clasificar	9,1	14,5	0,0	20,5
Otros (clases pasivas)*	45,5	38,2	5,4	38,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Padrón de Pólíca de 1825.

\* Mayoritariamente está compuesto por hijas que aparecen como amas de casa, o por escolares.

Este sistema se puede observar especialmente en el caso de los labradores y de artesanos y servicios (como tenderos y pequeños comerciantes). El acceso a los conocimientos de un oficio, e incluso a los medios de producción necesarios para su desarrollo, forman parte del entramado hereditario de las familias artesanas y dedicadas a actividades relacionadas con los servicios (tenderos, pequeños comerciantes, y actividades de organización de la vida pública)<sup>21</sup>. No conllevaba una movilidad de bienes raíces ni de propiedades, sino que se constituía un patrimonio más cercano a la herencia inmaterial: lo que se transmite eran los conocimientos e instrumentos para mantener y reproducir un status al menos tan respetable como era el de la generación anterior.

Como resumen de lo expuesto en este apartado vamos a insistir en la importancia social y cultural para los jóvenes de atravesar una

<sup>21</sup> Thompson, E. P., 1984, «El entramado hereditario: un comentario», en *Tradición, revuelta y conciencia de clase. Estudios sobre la crisis de la sociedad preindustrial*, Barcelona, Crítica, págs. 135-172.

etapa de formación y de ahorro de una dote que duraba alrededor de 10/15 años. Se ha comprobado que cualquier miembro del hogar que no tiene acceso a la tierra familiar, y estuviera dispuesto a formar un núcleo conyugal, recorre necesariamente una fase prematrimonial en la que debe aprender un oficio o, por lo menos, debe ahorrar un peculio para su independencia. Como es lógico, el sistema familiar y la nupcialidad en este régimen de neolocalidad están sometidos a la influencia de la coyuntura económica en cuanto que determina la demanda de trabajo, la capacidad de ahorro para los jóvenes antes de contraer matrimonio y, por lo tanto, la aceleración o retraso con que se forman los nuevos núcleos familiares.

### 3.4.3. El papel de las mujeres en la formación del agregado doméstico

Un tercer factor que determina los modelos matrimoniales, está íntimamente relacionado con el papel de hombres y mujeres en la creación de las nuevas unidades familiares o en la reproducción de las anteriores. La responsabilidad que se otorga en cada cultura a ambos sexos genera toda una serie de costumbres que en última instancia limitan o amplían el campo de las opciones generadoras de recursos que los individuos consideran asequibles en la práctica<sup>22</sup>. La precocidad o retraso de la nupcialidad femenina reside en el grado de responsabilidad que se le otorgue a la mujer en lo que respecta a la creación de las condiciones necesarias para la formación de un nuevo agregado doméstico. El rol de las mujeres en esta fase de la reproducción familiar tiene una influencia decisiva en el patrón procreativo en la medida en que va a determinar su edad al matrimonio, uno de los mecanismos del control demográfico en las sociedades preindustriales.

En estos últimos años, la historiografía ha solido interpretar el patrón nupcial femenino, especialmente su edad al matrimonio, en el contexto de los patrones culturales que configuran los roles sociales masculinos y femeninos en la formación familiar, desechando la idea de que ambos tuvieran un mismo papel en la fase prematrimonial y, por lo tanto, que estuvieran sometidos a las condiciones económicas o coyunturales<sup>23</sup> de diversa índole que aceleran o retrasan la fundación de un agregado doméstico. La inaplicabilidad de los presupuestos de Hajnal, Laslett y Dupaquier sobre que la nupcialidad femenina esté sometida a una fase de un celibato forzoso que retrasa necesariamente su matrimonio para una amplia región del Sur y del Este Ibérico, ha conducido a buscar en los

<sup>22</sup> Recogemos algunas cuestiones planteadas por Rowland, R., 1988, *Op. Cit.*; Anderson, M., 1988, *Op. Cit.*

<sup>23</sup> Rowland, R., 1988, *Op. Cit.*, pág. 124.

factores culturales regionalmente específicos como única explicación posible a la precocidad de la nupcialidad femenina.

En el ámbito que nos ocupa, las estrategias de acceso a los recursos que se han podido observar a través del Gráfico 3.1 han demostrado que los problemas de acumulación de peculio atañen tanto a hombres como a mujeres. Consideramos que el papel de las mujeres en la responsabilidad de crear condiciones para llevar a cabo un matrimonio y fundar así una unidad económica va a ser muy importante en la sociedad bilbaina. Esto significa que los mismos factores que determinan la nupcialidad masculina inciden también en la femenina; es decir, el modelo de nupcialidad femenina está relacionado con la creación de las condiciones necesarias para la viabilidad de un agregado doméstico independiente o con las condiciones de acceso a la dirección de la explotación.

Hemos comprobado que hombres y mujeres no tienen más remedio que salir de casa para ahorrar un peculio o dinero que le sitúe con cierta ventaja. La importancia de la salida de jóvenes o colocación de jóvenes afecta de forma intensa también al sexo femenino. Era el único recurso posible para aquellas mujeres del medio rural que no heredaron, cuyos padres no podían afrontar el pago de una dote, o que residían en ámbitos urbanos basados en economías manufactureras. Probablemente, la pertenencia a un grupo social u otro era determinante también para las mujeres. Las hijas de los pequeños propietarios que no heredaban el patrimonio familiar tendrían más posibilidades de obtener una dote familiar, en el contexto de un sistema de contraprestaciones familiares que se generaba con el matrimonio de su hermano o hermana heredera<sup>24</sup>.

Evidentemente, las opciones laborales que se le ofrecen al hombre en el mundo urbano son distintas que las que tiene una mujer, entre otras cuestiones, porque en una sociedad artesanal como la que representa nuestro colectivo urbano, existe una fuerte división sexual del trabajo. Además, un sistema gremial como el descrito limitaba y controlaba el acceso al trabajo. Las oportunidades de ahorro para las chicas jóvenes son mucho más limitadas, pero no por ello menos utilizadas. Los datos no dejan lugar a dudas de que el trabajo como criada adquiere una importancia transcendental en la fase prematrimonial femenina tanto en el medio urbano como en el rural. Comenzaba normalmente a partir de los 10 años, y alcanzaba la máxima intensidad a entre los 15 y 24 años. En esta fase del ciclo vital, cerca del 50 por cien de las jóvenes de las villas vivían durante un período de sus vidas como criadas o trabajadoras del servicio doméstico, donde además de recibir alimento y cobijo, ahorraban el peculio suficiente como para poder afrontar la formación de una familia con cierta dignidad y en igualdad de condiciones respecto al marido. Es lógico que en el campo, el tipo de

<sup>24</sup> Arbaiza Vilallonga, M., 1994, *Op. Cit.*, págs. 66-73.

labores que se realizaban hacía más proclive que el puesto lo cubrieran los jóvenes, aunque también aparecían un número relativamente importante de mujeres<sup>25</sup>. Estas, sin embargo, encontraron una salida mucho más adecuada sirviendo a la clase artesanal, así como a los pequeños comerciantes y rentistas residentes en las villas.

En conclusión, en cualquiera de los casos las mujeres debían guardar también un tiempo previo al matrimonio en el que intervenían una serie de factores de índole social y económico que condicionaban el acceso a los recursos necesarios para fundar un nuevo hogar. La explicación a esta relación entre regla neolocal y tardía edad de acceso al matrimonio femenino está íntimamente relacionada con una importante responsabilidad femenina en la formación familiar, en la línea de lo que se ha demostrado para el modelo de matrimonio occidental. Los datos nos muestran que la posibilidad de salir de casa a edades muy tempranas afectaba a ambos sexos, lo que apunta la existencia de una responsabilidad compartida entre hombres y mujeres a la hora de crear las condiciones de viabilidad que garantizaran el éxito de cada nuevo agregado doméstico.

El hecho de que ambos tengan un papel económico importante está indicando la necesidad e importancia de la dote en cualquier matrimonio, o algo tan subjetivo como el nivel económico necesario para iniciar o formar un nuevo agregado doméstico. El status social sitúa el umbral mínimo de lo que se considera económicamente viable para un nuevo agregado doméstico, o una nueva empresa. Evidentemente si las condiciones familiares de partida no alcanzan un nivel socioeconómico solvente, fundar una nueva célula social suponía un esfuerzo previo mayor y en ocasiones imposible. En cualquier caso, trasciende de nuestro propósito actual entrar a valorar cuál es ese umbral mínimo que una sociedad entiende como socialmente digno, ya que implicaría entrar en el subjetivo ámbito de las representaciones sociales. Probablemente el matrimonio ha sido uno de los acontecimientos sociales más significativos y utilizados para exteriorizar un status social determinado y, desde un punto de vista femenino, el de mayor trascendencia para un ascenso y colocación social.

#### **3.4.4. El «carácter» del matrimonio y de la familia nuclear bilbaina**

La mayor o menor independencia respecto de la autoridad paterna de los cónyuges en la constitución de los matrimonios, así como el relativo equilibrio en el papel de los cónyuges, nos explican una

<sup>25</sup> Arbaiza Vilallonga, M., 1994, *Op. Cit.*, pág. 62.

última característica del modelo matrimonial que hace referencia a la diferencia de edades entre los novios y que aportan, a nuestro juicio, un nuevo elemento diferenciador dentro de este sistema de baja presión y de nupcialidad tardía ya descrito (Tabla 3.6). Este último aspecto que se deriva del protagonismo fundamental que adquieren los novios, y del tipo de tutela que ejerzan los padres imprime el carácter de las relaciones en el interior del hogar.

*Tabla 3.6: Diferencia de edad media al matrimonio entre cónyuges en 1825*

	% mayor marido				% mayor mujer			
	> 10	5-10	< 5	Total	< 5	5-10	> 10	Total
Bilbao	15,7	19,4	36,0	71,1	19,2	7,4	2,6	29,2
Vizcaya Rural	13,3	24,5	35,4	73,3	17,0	7,8	1,8	26,6
	marido > 5 años mujer		marido < > 5 años mujer		marido < 5 años mujer			
Bilbao	35,1		55,2		10,0			
Vizcaya Rural	37,8		52,4		9,6			

Fuente: Para Bilbao, Censo de Policía de 1825; para Vizcaya Rural en Arbaiza, M., 1994, op. cit. págs.

El carácter de esta elección y de este nuevo agregado doméstico es radicalmente distinto en el campo y en la ciudad, es decir bajo un modelo de estructuración troncal o nuclear. A través de la diferencia media de edad al matrimonio entre los novios se puede comprobar que en las áreas donde predomina la regla neolocal (Bilbao) el modelo matrimonial es más cercano a un «companionate marriage» o matrimonio entre compañeros que Laslett tipifica. Hombres y mujeres tienen un rol importante en crear las condiciones de viabilidad y por ello no existe una diferencia de edades tan pronunciada como en el modelo troncal. El matrimonio se funda en la autonomía de la pareja y en una relación conyugal entre iguales frente al matrimonio troncal propio de la Vizcaya Rural. En el medio rural, a través del contrato matrimonial se produce un contrato económico o alianza de intereses entre familias donde la autoridad de los padres es, en última instancia, más determinante que la unión libre de dos individuos. Las diferencias de edad entre los cónyuges en esta zona es algo más habitual, ya que la unión no responde tanto a una elección de la pareja sino a la entrada en la casa troncal de la persona encargada de su manutención y explotación.

Quienes explicaron y desarrollaron este modelo de estructuración doméstica, reconocieron que la neolocalidad conlleva una mayor autonomía del individuo frente a la dependencia de la autoridad



paterna propia de la cultura troncal, y una ruptura con la intensa jerarquía interna que reproducen las familias múltiples. El sistema de circulación de jóvenes empuja al grupo doméstico a abrirse a la sociedad, a extravertirse en lugar de replegarse sobre la parentela, y favorece el lazo social, dispuesto a renovar y a extenderse a expensas de los lazos de sangre, que son dados para siempre.

Lo que queremos resaltar es que en un territorio como el vasco, de tradición troncal, se reproducen espacios en su interior con pautas de estructuración nuclear que, posiblemente, jugaban una función social de flexibilidad y apertura al medio frente al inmovilismo social y tendencia conservacionista propia del espíritu troncal. En palabras de Burguière<sup>26</sup> *«estos modelos familiares describen maneras de organizar la producción o la transmisión de bienes, pero también son maneras de pensar la organización social. Tienen vocación como otras estructuras mentales de difundirse en el cuerpo social por mimetismo, o por otros mecanismos de apropiación cultural: de pasar, en el mundo campesino de quienes tienen un bien a quienes no lo tienen, y de circular igualmente (mediante los migrantes) entre el medio rural y el medio urbano»*.

### 3.5. El papel de Bilbao sobre su entorno rural en la sociedad de Antiguo Régimen

#### 3.5.1. La complementariedad del sistema familiar urbano y rural

No se pueden considerar los mecanismos familiares de las áreas urbanas de forma independiente de los que predominan en las zonas rurales porque, tal y como lo expresa Delille<sup>27</sup> cuando reflexiona sobre sistemas familiares antagónicos en localidades vecinas, sería condenarse a no comprenderlo o comprenderlo sólo parcialmente. Es imposible entender la familia troncal de heredero único basada en unidades agrarias de explotación familiar sin una complementariedad e interdependencia con otras formas de economías mercantiles, con demanda de mano de obra asalariada que sirven de válvula de escape para todo el excedente humano del medio rural. El inmovilismo propio de un sistema hereditario, que tiene como objetivo último la supervivencia y la conservación íntegra del patrimonio familiar, está en permanente tensión por el crecimiento demográfico de la población rural, que genera un excedente de población abocado bien a ocupar alguna heredad en calidad de arrendatario, bien a ser expulsado del campo y pasar a

<sup>26</sup> Burguière, A., 1986, *Op. Cit.*, pág. 653.

<sup>27</sup> Delille, G., 1987, *Op. Cit.*, pág. 268.

engrosar las filas de la población que se ve obligada a vender su fuerza de trabajo para subsistir.

El equilibrio del medio rural está sustentado en la complementariedad con otro colectivo humano dedicado a actividades económicas de tipo asalariado, y generalmente concentrado en el ámbito urbano bajo una organización diferencial en lo que respecta al hábitat, al sistema jurídico y a las actividades económicas. Si bien este último era un colectivo minoritario en la Vizcaya preindustrial —constituía entre un cuarto y un tercio de la población según la coyuntura económica y los flujos de población campo-ciudad—, el papel que juega en su hinterland es fundamental para comprender el entorno rural. Existe un circuito económico establecido en una doble dirección que desarrolla un modelo de relaciones humanas y económicas complejas y a todas luces interdependientes.

La emigración de los desheredados es una de las consecuencias inmediatas y señalada en repetidas ocasiones por algunos contemporáneos como Le Play, que lo consideraba como una virtud en la medida en que se orientaba así un importante colectivo de mano de obra hacia la industria o hacia otro tipo de economías en donde se demandara mano de obra asalariada. Tanto en el caso de los descendientes de labradores arrendatarios, como de los hijos desheredados y, por supuesto, el colectivo de trabajadores y artesanos ubicados en los centros urbanos, debían de acudir a otras formas de obtención de los recursos para aquellas condiciones mínimas que les permitirán afrontar la formación de un agregado doméstico. Es la mano de obra que nutre toda una serie de actividades derivadas de la especialización económica intraterritorial y de una economía orientada al intercambio.

En la lógica que rige la patrilocalidad vasca, la supervivencia y el bienestar de aquellos que se quedaban está sustentada en un proceso permanente de asalarización del resto de la población no heredera, de tal forma que el sistema de transmisión genera una división social del trabajo en el seno de la propia familia. La organización social y económica del campesino vasco genera una dinámica de expulsión de mano de obra no dedicada a la actividad agraria que necesariamente busca una salida en centros de transformación más inmediatos como villas o ciudades del interior de la Península. Este trasvase del campo a la ciudad tiene su máxima expresión en la población juvenil<sup>28</sup>.

Los resultados de la Tabla 3.7 ponen de manifiesto la enorme atracción que ejerce Bilbao sobre la mano de obra de su hinterland, que abarca un ámbito más amplio que el estrictamente provincial. La mayoría de los hombres y mujeres que ejercían como

<sup>28</sup> Véanse las pirámides de población por origen de la población en la Parte 2.

criados o aprendices no eran naturales de la propia villa sino que llegaban de otros territorios circundantes de la comarca o de otros lugares más lejanos. Probablemente ser joven, ser inmigrante y estar trabajando para un amo en sus diversas modalidades eran condiciones prácticamente asociadas y más intensamente aún en el caso de las mujeres. La salida de las hijas de la casa paterna tiene un destino muy concreto, el servicio doméstico en una ciudad. Las familias labradoras buscan para sus hijos otros modos de vida y los colocan en otros sectores económicos, generalmente desarrollados en los pequeños centros urbanos que se reparten por la geografía vizcaína.

*Tabla 3.7: Origen de los criados/aprendices/sobrinos/población sin relación de parentesco residentes en Bilbao 1825*

Procedencia	Hombres	Mujeres
Bilbao*	35,2	27,9
Resto de Vizcaya	34,0	44,8
Fuera de Vizcaya	30,8	27,3

Fuente: Censo de Policía de 1825.

\* Está incluida la población nacida en Abando ya que la población de esta anteiglesia está incluida en el padrón de Bilbao de 1825.

A la hora de hacer interpretaciones sobre los elementos que determinan la mayor o menor intensidad de los sistemas matrimoniales en el País Vasco Holohúmedo, se debe de tomar tanto la perspectiva de los que se quedan en el caserío como la de los que se marchan. Estos últimos habitan, como población asalariada desprovista de tierra, en la red de pequeños centros urbanos en donde la formación de los hogares responde a una normativa distinta. La intensidad nupcial y el ritmo con el que se forman los nuevos núcleos familiares dependen, en gran medida, de las fuerzas del mercado traducidas en oportunidades de empleo.

En los casos en que la población no adoptara pautas troncales, independientemente de su adscripción al medio rural o al urbano, la formación del agregado doméstico está a merced de los factores socioeconómicos externos al hogar. La independencia conyugal se obtiene cuando se han logrado unos conocimientos y un dinero que posibiliten un medio de vida lo más autónomo posible, por lo que el recurso al salario se desarrolla en todas sus vertientes como ingreso casi exclusivo en un contexto de economía de intercambio como el de las villas. Además, debido al importante papel que juegan ambos sexos en la generación de las condiciones necesarias para la independencia conyugal, tanto la edad al matrimonio masculina como la femenina vendrían explicadas por estos elementos socioeconómicos.

### 3.5.2. Bilbao como centro rector de la demografía provincial

La afluencia de gentes del campo a la ciudad tiene una importancia demográfica en el equilibrio de recursos humanos que todavía no se ha puesto suficientemente de relieve. En una región montañosa como la vasca, la troncalidad tenía como finalidad muy clara impedir que la excesiva parcelación de una tierra pobre y escasa condujera a una situación insostenible para la mayoría de los campesinos; cabe preguntarse qué otras posibilidades tiene el campo para absorber a los excluidos de la herencia y del acceso a la propiedad de la tierra.

Sabemos que a lo largo del siglo XVIII se roturaron nuevas tierras e incrementaron el número de caserías arrendatarias<sup>29</sup>. Probablemente, una parte de los jóvenes que no heredaban, después de un período de tiempo como criados o aprendices en algún centro urbano, volvían al campo donde se instalaban en tierras cedidas en algunos casos por sus parientes herederos. Fue algo habitual construir nuevas caserías anexas a las antiguas que se ponían en arrendamiento y donde se colocaba a algún pariente; otras veces, según el momento del ciclo vital de cada familia, la casería principal se dividía en dos partes.

Sin embargo, la parcelación de la propiedad se produce sólo en la medida en que se ganan nuevos terrenos para el cultivo al bosque o a la montaña. La expansión del modelo agrario del País Vasco Atlántico basado en un cultivo intensivo de la tierra asociado a la cultura del maíz tocó techo en el último tercio del siglo XVIII. La segunda mitad de siglo XVIII estuvo caracterizada por la ralentización general de la dinámica demográfica, que viene explicada por un estancamiento e incluso retroceso del medio rural. Los límites que impone una tierra fragmentada y vinculada impulsan un importante proceso de especialización de la población. La expansión de la población en la segunda mitad del XVIII, aunque contenida, es producto de un incremento de población no agraria. La expansión del medio urbano es, en última instancia, la que mantiene el crecimiento general de Vizcaya en el último tercio del siglo XVIII (Tabla 3.8). Se ha intentado medir la intensidad del proceso de especialización de la mano de obra midiendo el ritmo de crecimiento de la población concentrada en las villas, representativa de los colectivos no agrarios y cuyo destino explicará el proceso de formación de la mano de obra industrial.

Si comparamos los ritmos de crecimiento de la población no agraria o asalariada representada por la Vizcaya Urbana, con el incre-

<sup>29</sup> Fernández de Pinedo, E., 1974, *Crecimiento económico y transformaciones sociales en el País Vasco (1100-1850)*, Madrid, Siglo XXI.

Tabla 3.8: Intensidad de crecimiento de la población rural y población urbana<sup>30</sup>

	1787/1860 (r)	1860/1877 (r)	1787 (%)	1860 (%)	1877 (%)
Vizc. Rural (anteiglesias)	0,39	0,30	63,85	58,70	54,31
Vizc. Urbana (todas las villas)	0,72	1,22	36,14	41,29	45,68
Vizcaya Urbana sin Bilbao	0,61	0,80			
Bilbao (1)	0,93	1,80			
Vizcaya	0,43	0,90	100,00	100,00	100,00

Fuente: Arbaiza Vilallonga, M., 1994, *Op. Cit.* pág. 88.

(1) Se ha tomado Bilbao/Abando/Begoña para medir un misma unidad territorial a lo largo del tiempo. Hay que tener en cuenta que en 1877 Bilbao había anexionado una parte de Abando.

mento demográfico del medio rural, podemos comprobar que el colectivo desvinculado de la tierra como forma de vida se incrementó a un ritmo dos veces más intenso que el de aquellos que permanecieron vinculados a la tierra.

Se puede comprobar como a partir de la segunda mitad del siglo XVIII y durante el siglo XIX, en la medida en que se genera una mayor división social del trabajo los colectivos urbanos, básicamente constituidos por personas abocadas a la especialización —o en todo caso a su asalarización—<sup>31</sup>, constituyen un grupo progresivamente más importante en la dinámica provincial vizcaína. En este sentido, el rol demográfico que jugó Bilbao como destino de muchos de los flujos migratorios destaca ya desde el siglo XVIII. Los datos muestran que el crecimiento de la población no agraria y asalariada dedicada a actividades relacionadas con el sector manufacturero y mercantil se concentró especialmente en la capital vizcaína.

Esta polarización entre el campo y la ciudad en lo que respecta a la tendencia de la población ha sido puesta de manifiesto por J. Urrutikoetxea para Guipúzcoa y por A. Ortega para Vizcaya<sup>32</sup>. Estos autores han puesto de relieve el incremento más rápido del

<sup>30</sup> Para trazar la línea divisoria entre ambos mundos a finales del s. XVIII se han agrupado por un lado todas las villas de Vizcaya con unas funciones socioeconómicas supuestamente distintas y unas economías vinculadas al mercado (centros manufactureros, comerciales o distribuidores), y por otro, el resto del colectivo de anteiglesias.

<sup>31</sup> Véase la Tabla 2.3 del capítulo 2 sobre la población activa en Bilbao en 1825. El 60 % de la población activa estaba encuadrada en el sector manufacturero y servicios. Sobre población activa de otras villas véase Arbaiza Vilallonga, M., 1994, *Op. Cit.*, pág. 43.

<sup>32</sup> Urrutikoetxea, J., 1985, «Demografía vasca en el Siglo XVIII», en *Historia del País Vasco* (s. XVIII), Bilbao, págs. 93-118; *Id.*, 1993, *Op. Cit.*; Ortega Berruguete, A. R., 1986, «Un modelo de población socialmente autofrenada: La Vizcaya oriental en el siglo XVIII», *Ernaroa*, N.º 3.

colectivo de población urbana, compuesta por artesanos, criados, labradores desposeídos de tierra, jornaleros etc., respecto de la población rural, mayoritariamente labradores. Cabe añadir que el grupo de población asalariada crecía no sólo notablemente más que el segundo, sino que mantuvo además una tendencia alcista hasta el último tercio del siglo XVIII, mientras que el conjunto rural apenas crecía a lo largo de la centuria desde la década de los treinta. Fue una dinámica distinta y a todas luces complementaria.

Frente al estancamiento agrario en la segunda mitad del siglo, el factor de crecimiento de estos pequeños centros mercantiles no se explica precisamente por un crecimiento vegetativo superior al del medio rural, sino por la función que ejerce como centro receptor de inmigrantes. En las villas la inmigración era algo vital. La necesidad de mano de obra en un ámbito urbano, con unas tasas de mortalidad y saldos naturales bajos sólo va a ser resuelta vía trasvase de población del campo a la ciudad. La sustitución de mano de obra se realiza a través de la llegada de remesas de población del exterior y en unas condiciones de vida peores que en el medio rural. De esta forma, los centros urbanos fueron claves en la regulación del régimen demográfico de una parte importante de la población, así como en la cohesión de la familia troncal vasca establecida en la Tierra Llana. Las villas ejercen de auténticos centros rectores que determinan las pautas y el comportamiento demográfico de todo un colectivo de población que es expulsado del medio rural. La capacidad de absorción del excedente agrícola vendrá determinada por la coyuntura económica y por el mayor o menor dinamismo de estos centros, que determinan en parte las edades al matrimonio y la intensidad nupcial de todos aquellos no herederos que acuden a la villa en búsqueda de una forma de subsistencia.

La complementariedad entre lo urbano y lo rural está encubriendo una interdependencia entre los dos sistemas familiares, troncal y nuclear, ya que el trasvase de población campo/ciudad es en el fondo un movimiento desde una organización troncal a otra nuclear. Cada familia tiene probablemente repartidos a sus miembros entre ambos sistemas de forma que no podemos entender el sistema troncal a espaldas del nuclear, sino como algo interrelacionado.

Pensamos que las urbes vascas hacia las que se dirigen los jóvenes del área rural pueden jugar este papel debido a la flexibilidad y apertura propios de un modelo familiar predominantemente nuclear. Será este colectivo de personas, abocadas a la especialización y especialmente concentrada en los centros urbanos, el grupo dinamizador del cambio económico y demográfico y, por lo tanto, un grupo cualitativamente importante en la dinámica demográfica y socioeconómica de esta provincia. Probablemente jugaron un papel de motor de cambio, de dinamismo y modernización.

### 3.5.3. Las consecuencias para la población bilbaina

Ahora bien, este trasiego campo-ciudad tuvo un doble efecto demográfico, ya que mientras se aminoraba la presión de la población sobre las zonas rurales, que parece alcanzar un mejor equilibrio entre número de matrimonios y unidades económicas disponibles que en épocas anteriores, se producía el efecto contrario en aquellos núcleos urbanos más inmediatos que constituían la primera escala de la migración y sobre todo en Bilbao.

Como ya hemos puesto de relieve, a las villas afluían todas aquellas gentes que no encontraban en el caserío su lugar o un medio de vida adecuado. En estos núcleos aprendían un oficio artesanal que les capacitaba para ahorrar un dinero suficiente para casarse o en su caso para emigrar a otros lugares. Por otra parte, la distribución de la población activa nos habla, en el caso de Bilbao, de un ciudad de servicios, en donde se concentran los colegios de enseñanzas medias, un volumen importante de población religiosa, la casa de expósitos etc.; es decir, todas aquellas actividades relacionadas con el sector terciario que se desarrollaron con los tiempos, y que junto con las clásicas actividades manufactureras, atrajeron con cada vez más intensidad a una parte del excedente humano del ámbito agrario.

Las salidas y expectativas que se van configurando para el grupo de población no agrario fueron, por lo tanto, un factor clave en la configuración de su patrón matrimonial y, por sus repercusiones en las reproducción, en el crecimiento demográfico y en el nuevo equilibrio interno entre los recursos humanos y económicos. Hemos observado que un rasgo estructural del régimen demográfico de Bilbao es que hombres y mujeres encuentran graves dificultades para contraer matrimonio. Como en la mayoría de los grandes centros urbanos se da un índice de soltería definitivo muy alto como muestra de las restricciones sociales y económicas para la formación de un nuevo núcleo familiar. La explicación de estas pautas de comportamiento, propias de un gran parte de las ciudades, responde a una sociología de la ciudad muy determinada en donde los colectivos sociales van a reproducir unos comportamientos demográficos muy diferentes en función de las expectativas económicas y sociales generadas. Para profundizar en algunos factores explicativos de este fenómeno fundamental en el crecimiento natural de la villa, hemos ahondado en las pautas matrimoniales diferenciales por grupos sociales.

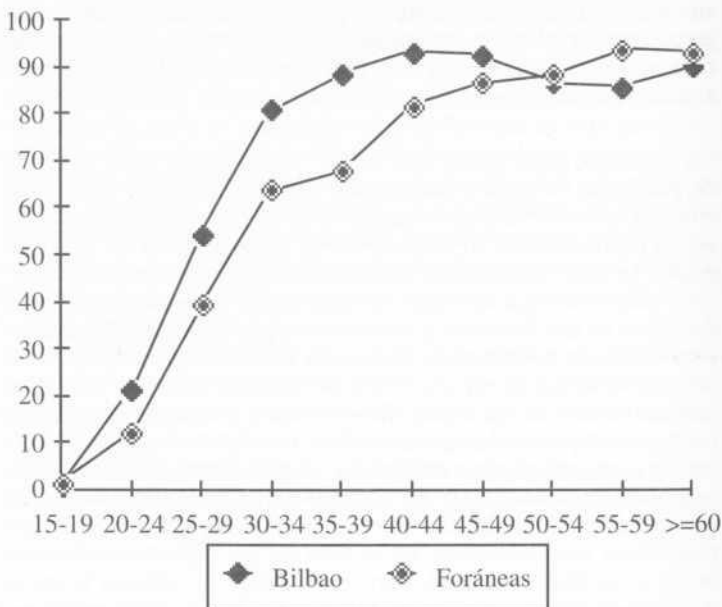
Tal y como se comprueba en el Gráfico 3.2, en donde se recoge el porcentaje de mujeres casadas y viudas según origen, se confirma una tendencia a reproducirse también en Bilbao una estructura social interna organizada en dos grupos de mujeres que generan comportamientos nupciales diferenciales: un núcleo estable, afin-

Tabla 3.9: Porcentaje de hombres y mujeres casados y viudos según origen en 1825

	Hombres		Mujeres	
	Bilbao	Foráneos	Bilbao	Foráneas
15-19	0,0	0,0	0,9	1,4
20-24	13,5	16,7	21,3	12,1
25-29	46,7	59,5	54,5	39,3
30-34	78,6	80,4	80,9	63,8
35-39	96,9	88,2	88,6	67,9
40-44	87,5	92,2	93,2	81,7
45-49	66,7	93,3	92,3	86,7
50-54	82,5	98,0	86,7	88,4
55-59	95,0	95,7	85,7	93,8
> = 60	93,0	93,3	90,0	93,0

Fuente: Censo de Policía de 1825.

Gráfico 3.2: Porcentaje de mujeres casadas según origen en 1825

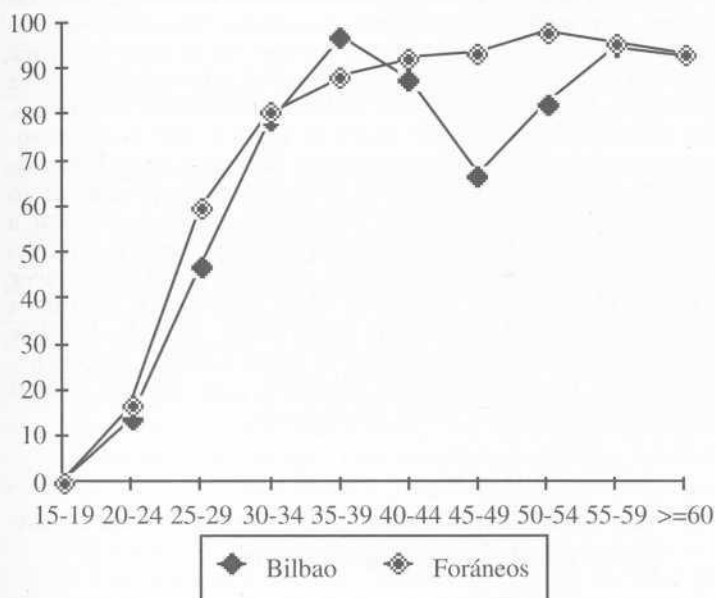


cado en la ciudad, relativamente próspero y con expectativas económicas aseguradas como para reproducirse con intensidad, frente a otro segundo grupo de mujeres inmigrantes y transeúntes, empleadas en el servicio doméstico, y en cualquier caso sujetas y limitadas por aquellas instituciones sociales típicamente urbanas que limitaban la libertad de movimiento y, por supuesto, el acceso a trabajos cualificados. En el caso de las mujeres se establece una



relación entre el desarraigo que conllevaba la condición de inmigrante, con empleo precario y mal remunerado, y pocas posibilidades de contraer matrimonio<sup>33</sup>. Este grupo de inmigrantes presenta dificultades de inserción y, por lo tanto, de ahorro de dote y de optar a matrimonio, frente al grupo estable, con posibilidades de matrimonio y de reproducir situación social familiar.

Gráfico 3.3: Porcentaje de hombres casados según origen



No se produce dicha relación en el caso de los hombres. En el Gráfico 3.3, en donde se representa el porcentaje de hombres casados y viudos según origen, la variable inmigrante no es explicativa de las oportunidades de empleo, de ahorro ni de matrimonio. Parece que se produce una relación entre origen y matrimonio ligeramente inversa a las mujeres. Es decir, son los hombres nacidos en Bilbao los que tienen una nupcialidad inferior. Evidentemente, debemos de identificar este colectivo con aquellos que poseían un mejor status social, compuesto por profesiones liberales y rentistas, además de una amplio estrato social compuesto por artesanos acomodados, pequeños comerciantes y trabajadores de los servicios. Posiblemente, las pautas matrimoniales más contenidas están relacionadas con las élites de la ciudad que, como es habitual en

<sup>33</sup> Ringrose, D. R., 1985, *Madrid y la economía española, 1560-1850*, Madrid, Siglo XXI; Sharlin, A., 1978, «Natural Decrease in Early Modern Cities: A Reconsideration», *Past and Present*, Vol. 79.

este colectivo, la estrategias matrimoniales formaba parte de una tendencia a conservación de su status e incluso a un aumento del patrimonio vía unión nupcial con otra familia. Sus posibles esposas debían de pertenecer, por lo menos, a un mismo rango social, lo cual limitaba y restringía notablemente el mercado matrimonial.

En cualquier caso, son las pautas de nupcialidad femenina las que tendrán una mayor trascendencia en el equilibrio demográfico de Bilbao y sobre su capacidad reproductiva. En este sentido se puede concluir que Bilbao jugó un papel fundamental como regulador del sistema demográfico de su entorno provincial. No obstante, la capacidad de atracción hacia la mano de obra de su hinterland rural tuvo una serie de repercusiones en la dinámica demográfica interna que afectó fundamentalmente al colectivo de mujeres inmigrantes, con escasas posibilidades de inserción social y, por lo tanto, sometidas a altas posibilidades de soltería definitiva. En el Bilbao de principios del siglo XIX obstáculos de índole social, como el monto de la dote a incorporar en un matrimonio, pudieron retrasar e incluso impedir la posibilidad de contraer matrimonio a un colectivo social significativo: las jóvenes de origen rural que iban a servir a Bilbao. El sistema de colocación social, ligado en el caso de la mujeres al servicio doméstico, no dejaba de ser una traba de índole socio-económico que seleccionaba, en última instancia, quienes podrían formar un nuevo agregado doméstico, y por lo tanto, quienes podrían reproducir una status determinado.

### **3.6. La ciudad industrial: transformaciones sociales y modelo de matrimonio**

Las importantes transformaciones económicas, sociales y políticas que vive la villa de Bilbao a lo largo del siglo XIX y primer tercio del siglo XX no podían dejar de reflejarse en una variable socio-demográfica tan sensible como es el matrimonio. La industrialización produjo importantes cambios en la vida de los hombres y de las mujeres. La asalarización y descualificación de buena parte de la población, tal y como se refleja a través de las profesiones de los cabezas de familia en la Tabla 3.10, es un fenómeno de enorme trascendencia a la hora de entender las nuevas estrategias familiares y, más concretamente, los factores que rodean la creación de un nuevo núcleo familiar. El hecho es que en 1900, más de la mitad de los hogares bilbaínos estaban encabezados por población asalariada, cuando en 1825 la proporción de familias con este perfil no alcanzaba el diez por ciento. A su vez, la práctica desaparición del artesanado —tan solo el 8, 53 % de los cabezas de familia— generó importantes transformaciones sociales ligadas a la desaparición de los gremios como institución económica que controlaba el proceso productivo y, más concretamente, el sistema de acceso al mercado de trabajo a través del aprendizaje.

Tabla 3.10: Profesión de los cabezas de familia

Profesión	1825	1900	1935
Artesanos	27,00	8,53	3,44
Jorn/asalariados	8,32	50,80	52,20
Labradores	23,80	2,21	0,86
Servicios	15,30	7,79	12,40
Prof. Liberales	6,49	6,03	7,27
Elites	10,80	6,99	3,05
Amas de casa	3,33	7,79	14,50
Sin clasificar	0,83	6,25	4,61
Otros	4,16	3,60	1,71

Fuente: Padrones de población, Arch. Municipal de Bilbao.

Hemos podido comprobar como las posibilidades de crear un nuevo hogar en el Bilbao preindustrial estaban fuertemente condicionadas por factores económicos y sociales. La regulación gremial del mercado de trabajo artesanal introducía una serie de trabas sociales que constreñían notablemente la nupcialidad y generaban la tradicional circulación de jóvenes. La necesidad de ahorrar el peculio suficiente o de alcanzar el status social que permitiese constituir el nuevo agregado doméstico se traducían en años de espera para los jóvenes urbanos. A su vez el papel de la villa como fuerte foco de atracción respecto a la población vizcaína introducía importantes distorsiones en el mercado matrimonial de la ciudad y limitaba las posibilidades de ambos sexos a la hora de encontrar cónyuge.

Las transformaciones que se produjeron al hilo de la revolución industrial, la concentración de la producción en fábricas así como la maquinización o introducción de nuevas tecnologías en los procesos productivos, nos sitúan ante una organización del trabajo radicalmente distinta. El nuevo tiempo industrial está definido por la concentración del capital y del proceso productivo. El maquinismo es uno de los principales factores que altera la organización de la producción. La concentración física de la producción ajena al taller familiar o al pequeño negocio fomenta un cambio en las funciones del hogar. El hogar pierde sus funciones económicas y su papel queda reducido al de una unidad de reproducción y consumo. El trabajo y el hogar se separan físicamente y esto genera un nuevo reparto de trabajo y de roles dentro de la familia, que afecta a todos sus miembros, y especialmente a las mujeres. Estas nuevas funciones de la familia ya industrial y dentro de una «economía familiar de salarios»<sup>34</sup> implican también nuevas estrategias familiares.

El «tiempo industrial» fomenta a su vez el predominio de unas relaciones sociales de tipo asalariado que ineludiblemente alteran el

<sup>34</sup> Tilly, L. y Scott, L.W., 1978, *Women, Work and Family*, London. pág. 12.

interés del trabajador. Los individuos venden su fuerza de trabajo a quienes poseen el capital y, por lo tanto, el trabajo es traducible a un salario. La familia deja de ser una unidad básica de producción económica. El hogar, y por ende los trabajadores que la conforman, pierde en gran medida el control sobre el proceso de producción y sobre los ritmos de trabajo. Esto supone una nueva forma de organización social de la producción en la que la relación es individual; es cada trabajador quien responde de su trabajo y cobra por ello. Todo ello repercutirá, sin duda, en las estrategias nupciales de los habitantes de la villa.

### **3.6.1. Matrimonio, mercados de trabajo y condiciones de vida**

Aunque el modelo matrimonial mantenga los rasgos estructurales básicos de baja presión, no podemos afirmar que no haya sufrido variaciones y mucho menos que la población de la villa, cada vez mas compleja y diversificada en su composición social, tenga un comportamiento homogéneo respecto a esta variable tan crucial en el sistema demográfico.

Las pautas matrimoniales acordes al modelo de reproducción social del mundo tradicional bilbaino sufren algunos cambios externos. Los resultados sobre la edad media al matrimonio nos acercan a los condicionamientos que hacen posible la constitución de un nuevo núcleo familiar y arrojan significativas diferencias respecto a las pautas nupciales propiamente preindustriales (recuérdese Tabla 3.1). Se aprecia, por un lado, una caída en la edad de contraer matrimonio en las mujeres a lo largo del siglo XIX cuando la villa está en un proceso de aceleradas transformaciones: frente a los 27, 6 en 1825 a los 24, 8 años en 1900. A partir de estas fechas la edad media al matrimonio de las bilbaínas se sitúa en torno a los 25 años, es decir, dos años menos de lo que era habitual en el Bilbao de Antiguo Régimen, manteniéndose en estos niveles durante las siguientes décadas. Por otro lado, la evolución de la nupcialidad masculina presenta una tendencia distinta a la femenina. Hemos podido comprobar que la constitución de un nuevo hogar siguió siendo muy tardía, alrededor de 27 años, manteniendo los niveles alcanzados en las sociedad preindustrial de principios del siglo XIX e incluso retrasando notablemente si lo comparamos con el modelo matrimonial de 1787.

Sin duda estamos ante un fenómeno altamente significativo y que refleja un comportamiento sociodemográfico común a los procesos de industrialización de otras ciudades europeas. El hecho de que las mujeres adelantasen la edad de contraer matrimonio, mientras que los varones mantenían edades muy semejantes a niveles preindustriales, encierra un cúmulo de significaciones y de efectos

demográficos de suma importancia. Las tradicionales dificultades para constituir un nuevo hogar se mantenían de alguna manera en el caso de los jóvenes varones. El período de espera hasta conseguir el ahorro suficiente o una capacitación técnica se alarga considerablemente y no parece disminuir, pese a las mayores posibilidades de obtención de recursos que brinda la sociedad industrial, cuya producción y mercado de trabajo ya no estaba controlado por rígidas estructuras gremiales.

Es éste un fenómeno que afecta no sólo a Bilbao. En los municipios mineros de la Ría de Bilbao, la edad media al primer matrimonio de los hombres es muy semejante a la de la capital de la provincia. A través de algunos estudios microdemográficos sobre poblaciones eminentemente mineras como San Salvador del Valle, o eminentemente industrial como Baracaldo, se detecta un progresivo incremento de la edad al matrimonio de jornaleros a lo largo de la industrialización<sup>35</sup>. Podemos comprobar en la Tabla 3.11 que tanto en los municipios industriales como en los mineros la edad media al matrimonio de los hombres incrementó de niveles de 24,8 y 25 años en 1787 a 27 y 30 años respectivamente en 1900. Bilbao participa de este mismo retraso respecto al matrimonio masculino.

*Tabla 3.11: Edad media al matrimonio de hombres en municipios mineros e industriales de la Ría 1787-1930*

Hombres	1787	1825	1887	1900	1910	1920	1930
Baracaldo	24,8	26,6	26,6	27,0	26,9	—	27,4
S. Salv. del Valle	25,0	—	27,7	30,0	28,7	—	28,5
Bilbao	25,8	27,4	27,1	27,3	—	27,2	28,0

*Fuente:* Los datos de San Salvador publicados son de P. Pérez Fuentes, *Op. Cit.* pág. 126; los datos de Baracaldo son de M. Arbaiza Vilallonga, 1994, *Op. Cit.* pág. 271; los de Bilbao están calculados a partir de los Censos de Población, I.N.E. y del Registro Civil.

La tendencia de esta variable rompe con la lógica de la nueva sociedad urbano industrial que emerge en el último tercio del s. XIX. Teóricamente la asalarización produce un descenso en la edad al matrimonio por las cotas de autonomía y libertad con respecto a los parientes ascendentes, y por la desaparición de la estructura gremial del aprendizaje. Además, en el caso de la Ría, el período entre 1887 y 1900 es la etapa de máxima creación industrial y, por lo tanto, de fortísima demanda de trabajo. Cabía esperar, por lo tanto, una reacción expansiva en la creación de nuevas familias y un incremento de la intensidad nupcial. Comprobamos, sin embargo, que esta relación no se dio de forma clara en el conjunto de la Ría, incluida la villa de Bilbao.

<sup>35</sup> Pérez-Fuentes Hernández, P., 1993, *Op. Cit.*; Arbaiza Vilallonga, M., 1994, *Op. Cit.*

Como es sabido, mientras que la explicación al modelo matrimonial femenino está relacionada con factores de índole cultural y con el papel que las sociedades adjudican a las mujeres en la reproducción social, es la nupcialidad masculina la más sensible a los factores sociales y económicos que aceleran o retrasan la creación de nuevos hogares. Barajamos la hipótesis de que el fuerte retraso de la edad al matrimonio masculino en esta área está reflejando las dificultades económicas derivadas de las condiciones de vida y de trabajo de la industria y la minería. Es decir, serían las oportunidades económicas y no la asalarización en sí misma, las que están detrás de la evolución de las prácticas nupciales. En este sentido, hay un factor como los salarios reales que condicionarían las posibilidades de constituir un nuevo hogar.

La amplia escala de salarios nominales en función de la cualificación técnica y de la estabilidad de los operarios tuvo fuertes repercusiones en la capacidad adquisitiva dentro de la clase trabajadora y constituyen, por lo tanto, un factor determinante a la hora de evaluar las posibilidades económicas para la reproducción de unas pautas nupciales más o menos tardías. Sabemos, por ejemplo, que entre el mundo de las minas y de las fábricas se dieron diferencias importantes a favor de estas últimas, lo mismo que dentro de las empresas, según los departamentos y cualificación técnica.

Asimismo la evolución de los niveles de vida de los mineros y de los trabajadores de la industria de la Ría muestran tendencias algo distintas que encajan con trayectorias salariales diferentes según la ocupación y especialización de los trabajadores. Estas distintas trayectorias salariales generaron una intensa estratificación en el seno de la clase trabajadora que pudo tener repercusiones en las pautas nupciales diferenciales entre zona industrial y zona minera. Además, las disparidades internas en la evolución de la capacidad adquisitiva de las familias se fueron acentuando en la medida en que los ritmos de incremento salarial no evolucionaron de forma paralela. Así, por ejemplo, en 1900, cuando se producía una de las máximas diferencias entre los salarios asignados a los distintos trabajos según el grado de cualificación del trabajador, se podía llegar a diferencias como las establecidas entre un pudelador, el oficio mejor pagado con 6,20 pts. al día, y un peón de la sección de movimiento, el oficio peor pagado de la fábrica de Altos Hornos de Vizcaya de Baracaldo con 3,26 pts. al día<sup>36</sup>. Todavía peor remunerados estaban los mineros que trabajaban para dicha empresa. En 1900 un jornalero minero ganaba 3 pts. al día, el jornal medio anual de los peones de Altos Hornos oscilaba alrededor de las 3,15 pts. al día, el de los torneros 3,88 pts., y el de los ajustadores alcanzaba hasta las 4,79 pts. por día<sup>37</sup>.

<sup>36</sup> Fernández de Pinedo, E., 1992, «Beneficios, salarios y nivel de vida obrero en una gran empresa siderúrgica vasca, Altos Hornos de Vizcaya (1902-1927). Una primera aproximación», *Revista de Historia Industrial*, N.º 1, pág. 144.

<sup>37</sup> Pérez Castroviejo, P. M., 1992, *Clase obrera y niveles de vida en las primeras fases de la industrialización vizcaína*, Madrid, Min. de Trabajo y Seguridad Social., pág. 116. Véase el cuadro 2.23.

En el caso de Bilbao, los salarios de los jornaleros del Puerto, por ejemplo, eran un 10 % más elevados que los de la minería<sup>38</sup>. Este podría ser uno de los elementos para entender las diferencias en la edad de acceso al matrimonio en diferentes localidades con perfiles muy definidos respecto a sus mercados de trabajo. Somos conscientes de que para ratificar esta hipótesis se requiere de un análisis de la nupcialidad por grupos sociales, teniendo en cuenta, además, sus trayectorias laborales y la disponibilidad de recursos. En cualquier caso se puede concluir que, si bien bajo un sistema productivo y de relaciones laborales muy diferente al del Bilbao del Antiguo Régimen, continuaron produciéndose en el mundo urbano industrial un conjunto de circunstancias que constreñían la nupcialidad masculina. Este factor salarial condicionó a nuestro juicio el ritmo de formación de nuevos hogares a través de la nupcialidad masculina. La baja capacidad adquisitiva de los salarios prolongaba el período de espera hasta la consecución del nivel de vida mínimo necesario para mantener un status familiar.

A lo largo de los primeros treinta y cinco años del siglo XX, apenas hay transformaciones en el régimen de nupcialidad, sino una consolidación del modelo que se ha ido configurando desde las primeras fases de la industrialización. De la misma forma que las localidades de la Ría representan a principios del s. XX las distintas posibilidades económicas y sociales para crear las condiciones necesarias para contraer matrimonio según los niveles salariales y mercados de trabajo, una visión dinámica de esta variable nos pone de relieve la incidencia de la coyuntura económica sobre las posibilidades de reproducción social. La edad media al matrimonio en 1935 es un buen reflejo de la sombría situación económica y política. La coyuntura económica de crisis en vísperas de la guerra civil, queda reflejada con nitidez en este indicador sensible a los cambios económicos, a través de un aumento significativo en la edad de contraer matrimonio de los varones. Cabe recordar que tras el boom experimentado por el sector industrial al calor de la guerra mundial se inicia en la década de los años veinte un período de fuertes reconversiones industriales y con un alto índice de paro que obligó a los jóvenes bilbaínos a retrasar la formación de un nuevo hogar hasta el punto de que en 1935 la edad al matrimonio de los hombres es la más alta de todo el período analizado<sup>39</sup>. Las fuertes restricciones nupciales que se aprecian alrededor de 1930 en el conjunto de Vizcaya, y en Bilbao son una respuesta de contención derivada de la difícil situación que se vive en el contexto del crack del 29 y la fuerte crisis económica.

<sup>38</sup> Gonzalez Portilla, M., 1981, *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*. Industrialización y cambio social. San Sebastián, Txertoa. y Perez Fuentes, P., 1993, *Op. Cit.*

<sup>39</sup> Sobre la crisis económica de los años treinta vease Miralles, R., 1988, «La crisis económica de los años treinta en el País Vasco», *Ekonomiaz*, Vol. 9-10.

### 3.6.2. El papel de las mujeres en la formación del agregado doméstico: la asimetría en el modelo industrial de género

A lo largo de la primera fase de la industrialización bilbaina, la nupcialidad femenina experimentó una evolución radicalmente opuesta a la masculina. Aunque en Bilbao las posibilidades de contraer matrimonio siguen siendo notablemente inferiores a las del conjunto de Vizcaya, la nupcialidad femenina representada a través de un indicador resumen como el  $Im^{40}$ , así como a través del porcentaje de mujeres casadas entre 15 y 49 años sobre el total de mujeres casadas (Tabla 3.12), presenta un claro incremento en su intensidad entre 1825 y 1900. En 1900 se alcanzan las cotas máximas de nupcialidad con el consiguiente impacto sobre una fecundidad no sometida todavía a un control generalizado de los nacimientos. Aún en un contexto de enormes dificultades para la formación de nuevos hogares en la villa bilbaina, como lo demuestra el hecho de que más de la mitad de la población en edad de contraer matrimonio se encontrase soltera, estos años a caballo entre los siglos XIX y XX nos sitúan ante una nupcialidad sin precedentes desde el siglo XVIII.

*Tabla 3.12: Porcentaje de mujeres casadas entre los 15 y 45 años sobre el total de mujeres en esas edades*

Mujeres	1787	1825	1887	1900	1910	1920	1930
1. Vizcaya	54,4	—	52,1	55,5	51,1	49,2	48,6
2. Bilbao	44,9	42,9	44,0	46,9	43,5	42,7	43,1

Fuente: Censos de Población, I.N.E.

Las aceleradas transformaciones de las últimas décadas del siglo XIX tuvieron un impacto sobre la nupcialidad femenina en la misma dirección que la tenida en el modelo matrimonial de otras localidades de la Ría. Tal y como se observa en la Tabla 3.13, estamos ante un fenómeno que se extiende, con mayor o menor intensidad, a todos los núcleos industriales de la ría de Bilbao. Podemos concluir, por lo tanto, que los efectos de la industrialización sobre la nupcialidad femenina fueron distintos y de signo contrario a los tenidos sobre la población masculina.

El hecho de que la edad media al matrimonio continuase estando tan determinada por las condiciones económicas de acceso a los recursos en el caso de los varones, y que este factor explicativo pierda relevancia en el caso de las mujeres, nos sitúa ante impor-

<sup>40</sup> Nos estamos basando en la Tabla 2.17. de la segunda parte titulada «Naturaleza y evolución del sistema demográfico en Bilbao».



Tabla 3.13: Edad media al matrimonio de las mujeres en municipios mineros e industriales de la Ría 1787-1930

	1787	1825	1887	1900	1910	1920	1930
Baracaldo	23,9	25,9	22,2	20,5	22,7	—	25,2
S. Salv. del Valle	24,4	—	22,3	22,6	23,7	—	24,0
Bilbao	26,8	27,6	24,8	25,2	—	25,0	25,5

Fuente: Los datos de San Salvador publicados son de P. Pérez Fuentes, op. cit. pág. ?; los datos de Baracaldo son de M. Arbaiza Vilallonga, 1994, pág. ?; los de Bilbao están calculados a partir de los Censos de Población, I.N.E.

tantes cambios sociales en relación al sistema de género. El impulso industrializador fomentó una intensa división del trabajo entre hombres y mujeres que se plasma, a su vez, en una patente masculinización y segmentación del mercado de trabajo. La extrema división sexual del trabajo formó parte del proceso de racionalización económica y demográfica industrial desembocando en un modelo de articulación de la producción y de la reproducción basado en universos separados y asimétricos. La exclusión de las mujeres de los mercados de trabajo y el nuevo papel que estas juegan como elementos claves del bienestar, del consumo y de la integración social de los sectores populares urbanos a través de la familia, se traduce también en una pérdida de las responsabilidades económicas en la creación y posterior mantenimiento del hogar<sup>41</sup>.

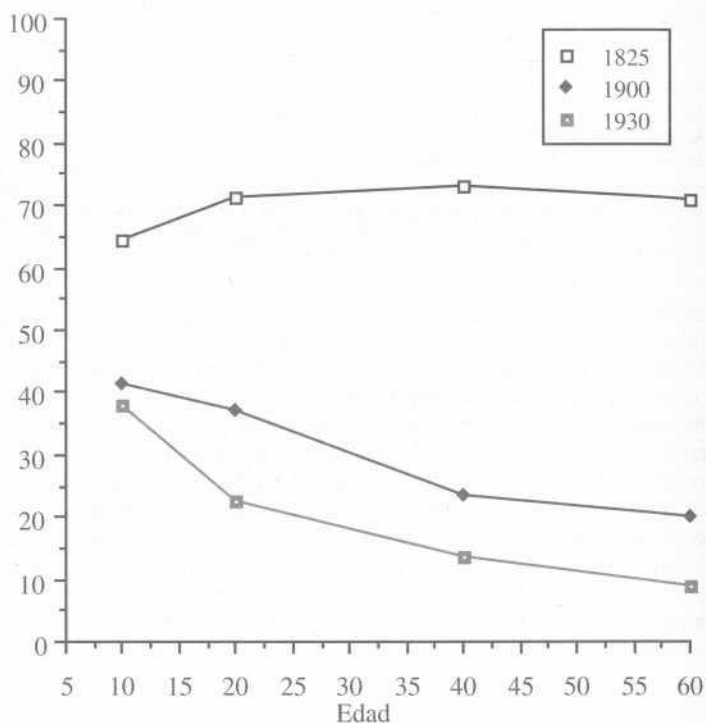
Tabla 3.14: Tasas de actividad femenina por grupo de edad

Edad	1825	1900	1935
10-19	64,5	41,3	38,2
20-39	71,4	37,0	22,7
40-59	73,1	23,5	13,6
+60	71,0	20,0	8,8
T. act. general	60,0	25	

Fuente: Padrones de población, Arch. Municipal de Bilbao.

La acelerada caída de las tasas de actividad femenina entre 1825 y 1900 es un buen indicador de este fenómeno (Tabla 3.14). La evolución de las tasas de actividad de las mujeres jóvenes están cargadas de significado social en cuanto a los roles de hombres y de mujeres tanto en la constitución de los nuevos hogares, como en el conjunto de la organización social. Si observamos con detenimiento

<sup>41</sup> Sobre las transformaciones en las funciones sociales de los hombres y de las mujeres que se producen con la industrialización véase Rowland, R., 1988, *Op. Cit.*; Segalen, M., 1992, *Antropología histórica de la familia*, Madrid; Scott, J. W. y Tilly, L., 1978, *Op. Cit.*

*Gráfico 3.4: Tasas de actividad femenina por grupo de edad*

miento las tasas de actividad por grupos de edad se puede comprobar que en 1825 las mujeres entre 10-19 años eran activas en un 64,5 % y en más del 80 % si nos referimos al grupo de 15-19 años. En general, la actividad económica de las mujeres era más elevada en edades tempranas, coincidiendo con el periodo de soltería (Tabla 3.15). En la sociedad tradicional la edad con que las mujeres contraían matrimonio estaba relacionado con un mercado de trabajo que ofrecía más posibilidades a las mujeres.

*Tabla 3.15: Tasas de actividad femenina (15-59 años) por estado civil*

	1825	1900	1935
Solteras	87,20	58,14	41,70
Casadas	62,30	9,41	3,71
Viudas	76,47	32,64	28,29

Fuente: Padrones de población, Arch. Municipal de Bilbao.

Por el contrario, en 1900 las jóvenes menores de 20 años lo eran en una proporción del 41,31 % y de un 38,5 % en 1935. Esta re-

lacionado con que en el primer tercio del siglo XX, las tasas de actividad de las mujeres solteras también disminuye. Es a partir de los 20 años cuando se producen las principales transformaciones. En 1825 un 71,44 % entre 20 y 39 años estaban en activo. Esta proporción fue disminuyendo progresivamente hasta un 22 % en 1930. Se puede apreciar el fuerte aumento de los niveles de dependencia económica de las mujeres. A la luz de los resultados cabe preguntarse si la falta de posibilidades de trabajo empujaría a las mujeres de finales del siglo XIX y primer tercio del siglo XX a matrimonios más precoces o si, por el contrario, es el nuevo modelo cultural relacionado con el papel de hombres y mujeres en la sociedad industrial, los factores que están detrás de estos cambios en la nupcialidad. O tal vez, y es lo más probable, estemos ante procesos estructurales y culturales complejos y simultáneos.

Hemos medido las oportunidades de trabajo femeninas a través de una de las actividades que más mano de obra empleaba como era el servicio doméstico (Tabla 3.16). Las oportunidades de trabajo y ahorro han estado estrechamente relacionadas con la salida temprana del hogar para trabajar en calidad de criadas en las familias de clases medias y altas de Bilbao. Estamos ante una profesión que constituye un elemento importante en la configuración del modelo de nupcialidad bilbaino, un oficio clave que permitiría a muchas mujeres acceder al mercado matrimonial en condiciones de éxito.

Se puede comprobar que, a lo largo del proceso industrializador, el peso de las criadas sobre el conjunto de la población femenina pierde relevancia en todos los grupos de edad. (Gráfico 3.5). La demanda de este tipo de servicios en el interior de los hogares está estrechamente relacionada con el desarrollo de las clases medias con pretensiones de emular el status social de las élites y familias de rentistas. A la luz de los datos sobre población activa se ha podido comprobar que la composición sociológica de Bilbao había cambiado. Lógicamente, en la medida en que desaparece la fa-

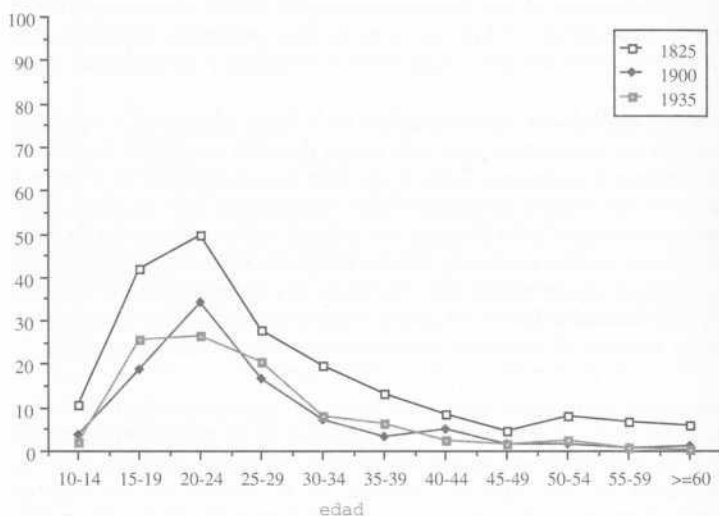
*Tabla 3.16: Porcentaje de criadas / total mujeres por grupo de edad*

Edad	1825	1900	1935
10-14	10,4	3,9	2,2
15-19	41,9	19,0	25,7
20-24	49,7	34,2	26,4
25-29	27,8	16,8	20,4
30-34	19,7	7,1	8,8
35-39	13,4	3,5	6,3
40-44	8,7	5,2	2,6
45-49	4,4	1,9	1,8
50-54	8,0	1,9	2,6
55-59	6,9	0,8	0,7
> = 60	5,8	1,1	0,4

Fuente: Padrones de población, Arch. Municipal de Bilbao.

milia artesanal y emerge un hogar proletarizado que gira alrededor de una economía de salarios, la contratación de mano de obra fuera del hogar había disminuido. La proletarización de amplias capas sociales a finales del siglo XIX y principios del siglo XX disminuyó las posibilidades de las mujeres de acceso a un mercados de trabajo más favorable ligado al sector servicios. En este contexto, es explicable que cada vez más el matrimonio constituya una estrategia de supervivencia para las mujeres.

*Gráfico 3.5: Porcentaje de criadas / total mujeres por grupo de edad*



### 3.6.3. El carácter de la familia industrial: hacia unas pautas estandarizadas de matrimonio

Evidentemente en esta sociedad industrial, las condiciones de formación del núcleo conyugal son bastante distintas a la sociedad tradicional. La diferencia de edad entre los cónyuges nos sitúa ante una característica importante en el nuevo modelo de matrimonio (Tabla 3.17). Si, en 1825, la posibilidad de que la esposa fuese mayor en edad que el esposo alcanzaba proporciones significativas, superiores al 30 %, este fenómeno se atenúa a lo largo del tiempo; los años de diferencia en una u otra dirección, tendieron a acortarse.

Aún en el supuesto más habitual de que el esposo fuese mayor que la esposa, las excesivas diferencias de edad entre los cónyuges también van desapareciendo para dar lugar a un modelo más estandarizado de matrimonio en el cual la tónica es que el varón sea mayor que la mujer y las diferencias de edad oscilen entre uno y cinco años.

Tabla 3.17: Diferencia de edad entre los cónyuges

Esposos > esposas				
	1-2	3-5	> 5	Total
1825	16,67	25,00	58,33	66,67
1900	27,34	27,64	45,00	75,74
1935	30,30	34,78	34,93	79,01
Esposas > esposos				
1825	36,11	16,67	47,22	33,33
1900	44,34	32,08	23,58	24,26
1935	53,93	30,90	15,17	20,99

Fuente: Padrones de población, Arch. Municipal de Bilbao.

Ahora bien, simultáneamente, a esta acentuación del «companionate marriage» hay otra cuestión que aparece con nitidez en lo que respecta a los rasgos del modelo de nupcialidad. La responsabilidad de ambos sexos de cara a crear las condiciones de posibilidad para la creación de un nuevo hogar, ha quedado reducida exclusivamente a los varones. La mujer pierde capacidad de ahorro al quedar progresivamente excluida de los mercados de trabajo y, aunque se libera de los factores de retraso anteriores, se coloca en situación de dependencia respecto al marido. Una de las consecuencias más patentes en los cambios habidos en las pautas nupciales de las mujeres es la ruptura de un modelo relacional entre los sexos que veíamos en fechas preindustriales, caracterizado por un equilibrio en las responsabilidades económicas en la creación de un nuevo hogar. En este caso, la reducción de las diferencias de edades entre los novios no estaría en relación con una mayor capacidad de ahorro de las mujeres, sino con un modelo de relaciones de género más desequilibrado en las responsabilidades económicas ante la formación del nuevo hogar —más asimétrico podríamos decir— que en las sociedades de Antiguo Régimen. Estamos, por lo tanto, ante la ruptura del modelo tradicional no tanto en lo que respecta a la igualdad en las edades al matrimonio sino como un contrato bajo una responsabilidad económica compartida en la viabilidad de un nuevo hogar.

¿Que factores explicativos están detrás de este cambio en el modelo de matrimonio? Estamos ante un fenómeno consustancial al proceso de modernización económica y sociodemográfica de la Europa occidental. Las transformaciones experimentadas en Bilbao a lo largo del siglo XIX y primer tercio del siglo XX en el modelo de matrimonio constituyen un ejemplo de las transformaciones ocurridas en el interior de los hogares al hilo de la nueva cultura industrial. Si bien ya sabemos que la familia nuclear no es un producto de la industrialización, las nuevas dinámicas de formación y funcionamiento de los mercados de trabajos industriales sí pro-

dujeron importantes transformaciones en los roles o división interna entre hombres y mujeres. La desigualdad en las responsabilidades económicas de hombres y mujeres en la formación del nuevo hogar y la menor edad al matrimonio de estas que conlleva, modela unas pautas de relación y jerarquización entre los cónyuges en las que la autonomía de la pareja propia de un sistema neolocal no descansa sobre las bases igualitarias que se percibían en la ciudad preindustrial pese a que las diferencias de edad entre los cónyuges sean menores y más estandarizadas. Este proceso se agudiza y se afianza en plena sociedad industrial avanzada tal y como recogen los datos de 1935.

#### **3.6.4. Movimientos migratorios y estrategias matrimoniales**

Las estrategias de asentamiento en la ciudad por parte de los migrantes constituye otro factor que explica el incremento de la nupcialidad femenina en el Bilbao de 1900. Tal y como ya se ha comprobado en el caso de los municipios mineros e industriales vizcaínos, el fenómeno migratorio va asociado a una intensificación de la nupcialidad femenina. Esta relación se explica a partir de las naturalezas de los movimientos migratorios y de las formas de llegada de la población que arribaba a la Ría tanto desde Vizcaya como desde las provincias limítrofes.

Sabemos que el patrón de movilidad en la primeras fases de la industrialización no se corresponden ya con el modelo de migrante típico de la sociedad preindustrial, de joven soltero entre 15 y 30 años que llegaba sólo y en búsqueda bien de una aprendizaje, bien de un ahorro etc. Estamos ante un modelo de desplazamientos en el cual un colectivo muy importante de población llegó en familia, bien parejas recién casadas bien con niños pequeños<sup>42</sup>. Es decir, hombres y mujeres en edades de trabajar, con niños pequeños, llegaron de forma masiva a la Ría a lo largo de la industrialización<sup>43</sup>. En una migración de carácter definitivo, la familia ya formada plantea desplazarse en su conjunto; el trabajador se traía a la mujer y a la prole, a veces de forma escalonada. Las características de la inmigración femenina en este espacio de la Cuenca del Nervión, apuntan hacia otros móviles que no están directamente relacionados con el mercado de trabajo de esta zona, pero son fundamentales para una comprensión correcta del fenómeno mi-

<sup>42</sup> Una estudio sobre este fenómeno en el espacio catalán véase Camps Cura, E., 1990, *Migraciones internas y formación del mercado de trabajo en la Cataluña industrial en el siglo XIX*, Florencia, Instituto Universitario de Florencia, Tesis Doctoral inédita. Se han comprobado características similares para el área industrial baracaldesa en Arbaiza Vilallonga, M. 1994, *op. cit.*, págs.404-415.

<sup>43</sup> Véase las Figuras 4, 5 y 6 de la segunda parte titulada «La naturaleza y evolución del sistema demográfico en Bilbao».

gratorio. Las expectativas de la población en los lugares a los que acude tuvieron un peso importante a la hora de explicar esta participación familiar en los desplazamientos geográficos. Estas expectativas están conformadas no sólo por la demanda de trabajo en una localidad determinada sino también por las condiciones de asentamiento y, en definitiva, por las posibilidades de supervivencia de la población trabajadora. Además de las necesidades afectivas de estos trabajadores, y de «la importación de esposas» como respuesta a todo un proceso cultural de adaptación e integración, se ha comprobado que el papel de las mujeres fue clave para la supervivencia y para la economía familiar<sup>44</sup>.

La complejidad de las pautas nupciales y de sus claves explicativas nos indican que es difícil hablar de un mercado matrimonial homogéneo donde englobar a la totalidad de los hombres y de las mujeres que residían en la Villa. El propio fenómeno inmigratorio y el papel de Bilbao respecto a su hinterland nos sitúan permanentemente ante la existencia de otros mercados matrimoniales que interfieren o condicionan la nupcialidad de la capital vizcaína.

La segmentación del mercado matrimonial en Bilbao se comprende bien si observamos las pautas nupciales según origen de la población. A través de la Tabla 3.18 se puede comprobar que los inmigrantes o bien venían casados o con los matrimonios concertados o en último término elegían sus esposas en un mercado matrimonial restringido por las redes de socialización en las que se desarrolla la vida de los inmigrantes, sean vascos o procedentes de otras regiones españolas. En el caso del migrante soltero, el escaso grado de integración en la comunidad de llegada va a propiciar el mantenimiento de los mercados matrimoniales en los lugares de origen; así el trabajador inmigrante que no viniera ya casado volvía a por una mujer a su localidad de origen.

Tabla 3.18: Origen de los cónyuges 1900

Esposas				
Cabeza	Bilbao	País Vasco	España	
Bilbao	47,30	35,13	16,20	100
P. Vasco	19,28	65,37	15,35	100
España	10,92	18,33	70,18	100
Esposos				
Esposa	Bilbao	País Vasco	España	
Bilbao	36,64	30,89	30,89	100
P. Vasco	15,02	56,37	28,61	100
España	5,29	10,37	83,66	100

Fuente: Padrones de población, Arch. Municipal de Bilbao.

<sup>44</sup> Pérez-Fuentes, P., 1993, *Op. Cit.*, págs.115-134.

Por el contrario, los varones nacidos en Bilbao se casaban en una elevada proporción con mujeres nacidas en la villa —47,3 %— aunque también contraían nupcias con vascas —vizcaínas en su mayoría— que constituían un colectivo de solteras muy numeroso. Las mujeres originarias de la villa tenían menos oportunidades de encontrar cónyuge bilbaino de nacimiento y sus posibilidades estaban repartidas casi a partes iguales entre los bilbainos, los originarios del País Vasco o de otros lugares de España.

El hecho de que tanto los hombres como las mujeres inmigrantes estuviesen casados con personas que procedían de las mismas áreas geográficas, tal y como las hemos delimitado, nos indica no tanto la existencia de pautas xenófobas en la línea del discurso del nacionalismo sabiniano, sino la existencia de diferentes mercados matrimoniales originados por el fenómeno inmigratorio y seguramente aplicables a otros contextos urbanos europeos. Podría objetarse que el hecho de agrupar a los inmigrantes según sean originarios del País Vasco o del resto de España no es un criterio suficientemente válido para concluir acerca del funcionamiento de los mercados matrimoniales. Efectivamente, pero, a la espera de estudios mas exhaustivos al respecto, creemos que es un indicador suficientemente significativo que vuelve a resaltar la importancia del factor migratorio en la sociología de la ciudad y muy especialmente en lo que respecta a los comportamientos nupciales.

Siguiendo las teorías acerca de la demografía diferencial urbana a las que ya nos hemos referido <sup>45</sup>, en cuya definición la inmigración juega un papel básico, nuestra hipótesis de partida ha sido comprobar cómo en Bilbao existían diferentes comportamientos nupciales según el origen y la clase social. Creemos necesario señalar previamente que aunque existirían pautas y costumbres regionales relacionadas con el matrimonio e interiorizadas por la población inmigrante, hemos considerado que los factores relacionados con el tipo de inmigración (temporal o indefinida, familiar o individual...) y con la forma de inserción en el mercado de trabajo de los inmigrantes constituyen las claves explicativas de mayor rango dentro de la significación de la categoría inmigrante.

Si observamos los datos que reflejan la proporción de mujeres y hombres que se han casado a lo largo de su vida, es decir, casados y viudos según su origen (Gráfico 3.6), es patente que la nupcialidad era más intensa en los inmigrantes y más aún si provenían de fuera del País Vasco. Eran los foráneos, bien sean vascos u originarios de otras regiones españolas los que presentaban una nup-

<sup>45</sup> Ringrose, D. R., 1976, «Inmigración, estructuras demográficas y tendencias económicas en Madrid a comienzos de la época moderna», *Moneda y crédito*, N.º 138, págs. 9-55; Vries, J. de, 1987, *La urbanización de Europa 1500-1800*, Barcelona, Crítica; Sharlin, A., 1978, *Op. Cit.*, págs. 126-138; Reher, D. S., 1986, *Op. Cit.*



cialidad más intensa, siendo estos últimos los de mayor proporción de varones casados y viudos (Tabla 3.19). De esta manera la nupcialidad no aparecería tan estrechamente relacionada con la mayor o menor integración de los grupos sociales en el espacio urbano como en la ciudad de Antiguo Régimen.

*Tabla 3.19: Porcentaje de mujeres casadas y viudas según origen*

Origen	1900	1935
Bilbao	42,11	39,52
P. Vasco	53,49	47,12
España	63,10	56,35

Fuente: Padrones de población, Arch. Municipal de Bilbao.

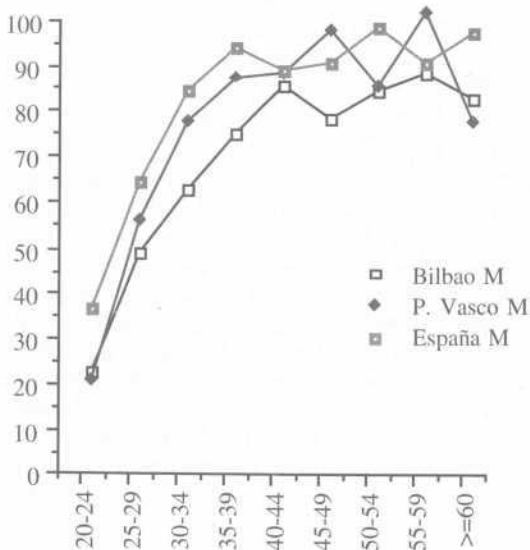
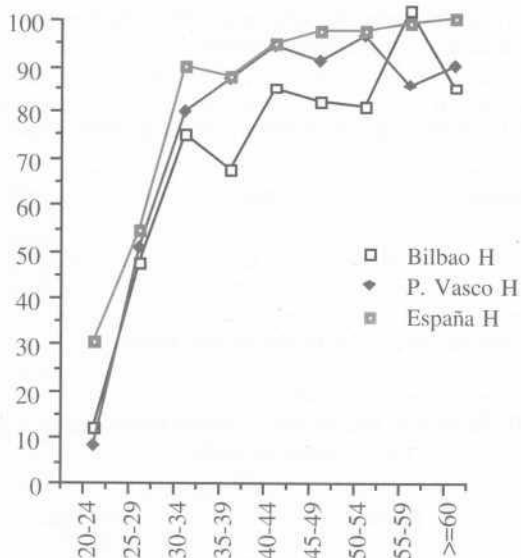
*Tabla 3.20: Porcentaje de casados y viudos según origen y grupos de edad en 1900*

Mujeres				Hombres		
Edad	Bilbao	País Vasco	España	Bilbao	País Vasco	España
20-24	20,7	19,0	34,4	10,0	6,4	28,3
25-29	46,7	54,0	62,3	45,5	49,1	52,9
30-34	60,5	75,8	82,5	72,9	78,0	88,3
35-39	72,9	85,9	92,1	65,7	85,3	86,0
40-44	83,6	86,8	87,1	83,3	92,6	93,2
45-49	76,2	96,0	88,9	80,0	89,2	95,7
50-54	82,1	83,7	96,7	78,9	94,6	95,8
55-59	86,7	100,0	89,2	100,0	84,0	97,1
60-64	100,0	83,3	96,6	60,0	76,5	100,0

Fuente: Padrones de población, Arch. Municipal de Bilbao.

Evidentemente la naturaleza de la inmigración es muy diferente a la del Bilbao tradicional caracterizada por la temporalidad y estrechamente vinculada a un determinado período del ciclo vital de sus componentes lo que dificultaba más la integración de los mismos. Uno de los distintivos de los movimientos masivos de población que se produce a finales del siglo XIX es que los desplazamientos tienen un carácter definitivo. La población salía de sus lugares de origen con intención de formar su familia en aquellos lugares que ofrecieran una serie de ventajas comparativas. Naturalmente, la distancia recorrida estaba en función de las transformaciones producidas en el mercado de trabajo y de la tipología de la demanda de mano de obra que generaba además de otros factores como la información obtenida sobre el lugar de destino, el apoyo de una red familiar que facilitara el asentamiento y la entrada en alguna empresa etc.

Gráfico 3.6: Porcentaje de casados y viudos según origen y grupos de edad en 1900



La inmigración se constituye en un fenómeno que fomenta la nupcialidad cuando se trata de desplazamientos de larga distancia y de carácter definitivo. La premura por desplazarse para buscar nuevas formas de sobrevivir en la gran ciudad está detrás de una mayor intensidad en el matrimonio. Todo ello ratifica la frecuente simultaneidad con que las jóvenes parejas iniciaban su vida en común y abandonaban el lugar de origen. Ahora bien, no sabemos hasta qué punto esta mayor precocidad a la hora de contraer nupcias, sobre todo en las mujeres, era debida a factores económicos o culturales. Sabemos que en la cultura cerealística castellana existía una mayor precocidad en la edad de contraer matrimonio, pero, también es cierto, que el matrimonio formaba parte de una estrategia de supervivencia frente a la aventura de emigrar a la gran ciudad.

A lo largo de la industrialización se desarrollaron distintos patrones de movilidad geográfica según el origen de la población y de los mercados de trabajo en los que se insertaba. La actividad por origen de las mujeres migrantes nos aclara sobre las expectativas en los lugares de llegada, elemento clave en los diferentes comportamientos nupciales (Tabla 3.21). En el caso de Bilbao, el tejido industrial se desarrolló especialmente alrededor de la industria de bienes de equipo y, especialmente, de los transformados metálicos. Este sector generó una demanda de mano de obra eminentemente masculina, reduciendo las posibilidades de ocupación de las mujeres, abocándolas al matrimonio como estrategia de supervivencia.

*Tabla 3.21: Tasas de actividad femenina (15-59 años) según origen*

Origen	1825	1900	1935
Alava	62,20	32,64	31,40
Bilbao	75,85	26,09	17,29
España	78,26	27,60	25,71
Guipúzcoa	66,18	44,55	23,33
Vizcaya	77,98	45,23	32,54

Fuente: Padrones de población, Arch. Municipal de Bilbao.

Existe, efectivamente, una relación entre la población femenina no originaria del País Vasco, la que presentaba una nupcialidad más intensa, y la que alcanza unas tasas de actividad más reducidas. El crecimiento de la nupcialidad femenina —1887 y 1900—, acompañado de un descenso considerable en las tasas de actividad, re-  
 dunda en la idea de que el matrimonio se fue convirtiendo para muchas mujeres en una estrategia de supervivencia incompatible con el trabajo asalariado.

En este sentido el patrón de inmigración de las guipuzcoanas y vizcainas a Bilbao, más individualizado y temporal, tiene su reflejo en

una actividad económica más intensa y dedicada mayormente al servicio doméstico. Sin embargo, contrariamente a los resultados esperados, las mujeres originarias de Bilbao aparecen como un colectivo en el que se combinaban bajas tasas de actividad y elevados niveles de celibato. La explicación a este fenómeno requeriría de un estudio microanalítico en el que se pusieran de relieve con mayor nitidez el perfil socioeconómico de estas mujeres y las estrategias familiares que lo acompañan <sup>46</sup>.

### 3.6.5. Niveles de celibato y mercado matrimonial

A pesar de los cambios analizados en los mercados de trabajo, en las expectativas de la población y en las estrategias de supervivencia de las población femenina, hay un rasgo permanente entre los hombres y las mujeres bilbaínas, casarse continuará sin ser una cuestión fácil. En Bilbao, la proporción de personas entre 46 y 50 años que no contraían matrimonio después de haber estado treinta años en el mercado matrimonial se siguió manteniendo muy elevada, por encima los niveles de soltería definitiva de Vizcaya durante toda la centuria (Tabla 3.22). Más aún, los niveles de celibato definitivo tanto en hombres como en mujeres fueron en aumento a partir de 1825. Nos encontramos con una enorme proporción de célibes. Una vez más nos enfrentamos ante la enorme complejidad de los comportamientos sociodemográficos donde es preciso tener en cuenta una multiplicidad de factores.

Existe, por un lado, una estrecha relación entre ratios de masculinidad y niveles de celibato. La composición y estructura de la población condiciona el funcionamiento de los mercados matrimoniales. Así, por ejemplo, en el caso de los municipios ubicados en la Ría de Bilbao la acelerada explotación de los yacimientos mineros de Somorrostro originaron una fuerte demanda de mano de obra masculina que se tradujo en un acentuado desequilibrio entre los sexos de signo opuesto al de Bilbao. En San Salvador del Valle, la menor oportunidad de los varones de encontrar esposa también incidió en elevados niveles de celibato masculino frente a una nupcialidad casi universal en las mujeres <sup>47</sup>.

En la zona minera de los Montes de Triano, obtendremos el reverso de lo que se produce en la villa bilbaina. Ante un mercado de trabajo monopolizado por los varones, las ratios de masculini-

<sup>46</sup> Valga de ejemplo el hecho de que en la Villa el pequeño comercio de carácter familiar estaba muy desarrollado y este es un sector de actividad económica que se dota de determinadas estrategias familiares y entre ellas, la de la disponibilidad y el trabajo de las mujeres para la empresa familiar sin que esten contabilizadas como población ocupada.

<sup>47</sup> Pérez-Fuentes Hernández, P., 1993, *Op. Cit.*, págs. 109 y ss.

Tabla 3.22: Celibato definitivo de hombres y mujeres en municipios mineros e industriales de la Ría 1787-1930

Hombres	1787	1825	1887	1900	1910	1920	1930
Baracaldo	2,5	3,3	6,2	2,8	3,7	—	8,8
San Salvador del Valle	0,0	—	9,8	7,7	15,6	—	14,7
Bilbao	10,5	8,8	10,0	8,9	8,0	10,4	13,2
Mujeres							
Baracaldo	5,3	2,9	3,8	4,2	2,0	7,4	3,9
San Salvador del Valle	0,0	—	0,0	1,6	3,6	—	5,5
Bilbao	15,5	12,5	13,5	14,1	12,2	15,6	19,5

Fuente: Los datos de San Salvador publicados son de P. Pérez Fuentes, op.cit. pág. 123; los datos de Baracaldo son de M. Arbaiza Vilallonga, 1994, pág.272 ; los de Bilbao están calculados a partir de los Censos de Población, I.N.E.

dad alcanzaban niveles de más de 200 varones por cada 100 mujeres en los grupos de edad entre 15 y 49 años, llegando en 1900 a una situación tan fuertemente desequilibrada de 450 hombres por cada 100 mujeres en el grupo de edad de 20-30 años. Como era de esperar la respuesta a este fenómeno se traduce en unos bajísimos niveles de soltería femenina; por el contrario, los niveles de soltería masculina e incluso de celibato definitivo eran mucho más elevados que los de las mujeres.

El mercado de trabajo, por tanto, condiciona profundamente el modelo de nupcialidad ya que incide tanto en las oportunidades de contraer matrimonio, es decir, de encontrar al futuro cónyuge, como en la edad de acceso al mismo. La naturaleza de la demanda de mano de obra, que opera como mecanismo de atracción de la inmigración femenina o masculina es uno de los elementos que explican las variaciones en la nupcialidad, tanto en lo que se refiere a la edad al matrimonio como a la intensidad con que se produce.

En estas zonas industriales y mineras, las escasas posibilidades que el mercado de trabajo ofrecía a las mujeres fueron un factor que estimulaba aún más el descenso de su edad de contraer matrimonio e intensificaba la nupcialidad femenina, hasta el punto de poder afirmar que el matrimonio era una estrategia de acceso indirecto a un salario. En las minas pocas mujeres quedaban solteras, no sólo porque tenían muchas posibilidades de encontrar un cónyuge, sino, porque el matrimonio constituía una estrategia netamente económica, dada la extrema masculinización de los mercados de trabajo. De esta manera, apenas encontramos mujeres abocadas a una soltería definitiva en San Salvador del Valle en las décadas de las intensas explotaciones del mineral, mientras que en el caso de los hombres, el nivel de celibato definitivo se mantuvo superior o semejante al de la capital.

El hecho de que Bilbao tenga una proporción de varones célibes definitivos tan elevada como la zona minera a pesar de contar con un desequilibrio entre la población de ambos sexos a favor de los hombres, nos sitúa ante un fenómeno consustancial a los sistemas urbanos caracterizados por un índice muy elevado de soltería definitiva. En este sentido, es fundamental entender las consecuencias que se derivan del papel económico y demográfico del Bilbao industrial en relación a un hinterland cada vez más amplio. En la medida en que Bilbao se consolida como capital mercantil e industrial de la provincia se acentuó su función histórica como foco de atracción.

Cabe recordar que a lo largo de todo el siglo XIX y especialmente a partir de 1860, las tasas de crecimiento anual de la población urbana en general y bilbaina en particular (Tabla 3.8), auguraban un incremento de la población no agraria a un ritmo mucho mayor que el de los colectivos vinculados a la tierra. Una parte de las ciudades vizcainas, aquellas que se desarrollaron sobre núcleos o villas históricas, siguieron ejerciendo también durante la industrialización como amortiguadores de un crecimiento vegetativo del campo imposible de soportar por la misma población rural. Es el rol que históricamente habían desempeñado, un papel regulador del sistema demográfico de su comarca. Especialmente el dinamismo de las áreas industriales de nueva creación en los alrededores de Bilbao ejerció efectos intensos sobre estos núcleos urbanos de menor rango, provocando probablemente la expulsión de otra parte de habitantes dentro del clásico patrón de movilidad en el que la población se dirige desde las ciudades de menor rango a otras de mayor rango en una jerarquía de ciudades.

Aunque los migrantes presentaron unas pautas nupciales más intensas que la población bilbaina, posiblemente la villa no ofreció las posibilidades de movilidad social ascendente que al menos teóricamente hay detrás de cualquier migración. La capacidad de absorción del excedente rural fue limitada provocando la permanencia de grupos de población que no pudieron siquiera formar su propio hogar. Una elevada proporción de mujeres se quedaban solteras a lo largo de su vida en proporciones superiores a las que existían a comienzos del siglo XIX. En el caso femenino los altos niveles de celibato definitivo estuvieron originados, en buena parte, por el servicio doméstico. Lo cierto es que aunque muchas venían a la ciudad a ahorrar para su futuro matrimonio, existía un elevado número de mujeres que continuaron solteras y dedicadas al servicio doméstico hasta edades avanzadas. De alguna manera, este fenómeno es indicativo de que Bilbao continuaba absorbiendo excedentes femeninos de la Vizcaya rural. La mitad de las criadas eran naturales de Vizcaya, mientras que un 15,48 % eran originarias de Guipúzcoa y Alava. Es decir, que el servicio doméstico se alimentaba sobre todo de inmigrantes provenientes del propio hinterland o de los territorios limítrofes.

Los resultados sobre pautas matrimoniales según origen nos hablan de un colectivo de población nacida en la ciudad con pautas matrimoniales sumamente restringidas. Se corresponden con los barrios donde vivía la burguesía que retrasaba considerablemente la edad de contraer nupcias debido a sus mayores expectativas profesionales y económicas determinadas por el propio status familiar. Acerca de la menor nupcialidad en los barrios de la burguesía M. Frey afirma: *«Si las clases medias se casan bastante menos que los obreros, es porque, para ellas, el matrimonio tiene por objetivo la adquisición, el mantenimiento y la trasmisión de un patrimonio. Esta función determina una estrategia matrimonial entre los propietarios, estrategia que reduce las posibilidades de casarse. Por el contrario, los asalariados independientes económicamente no tienen preocupaciones en su estrategia matrimonial y se casan más fácilmente»*<sup>48</sup>.

### 3.6.6. La batalla contra el celibato y en favor del matrimonio eugenésico en la Villa

El matrimonio es el mecanismo por el cual se constituyen las nuevas unidades familiares en las sociedades industriales y, por lo tanto, tiene una trascendencia básica para el conjunto social, no sólo en lo que concierne a la reproducción biológica sino también en lo que afecta a la reproducción social. Es una institución básica en la articulación del orden social que emerge con la industrialización y, como tal, será objeto de atención por parte de pensadores, médicos y reformadores políticos o sociales.

Los higienistas bilbaínos, firmes defensores del matrimonio, arguyeron un sinfín de razones acerca no sólo de su utilidad social sino de los criterios de racionalidad de los que debía dotarse para no perder su funcionalidad. Para estos ilustres reformadores sociales, el estado natural del hombre completo —en contraposición a la amplia aceptación del celibato de hombres y mujeres que existía en la cultura tradicional vizcaína— era el matrimonio. Según Gumersindo Gómez el estado civil de los habitantes era un termómetro del estado moral y del bienestar de los pueblos, puesto que el matrimonio era garantía de laboriosidad y tenía una notable influencia moralizante sobre la población<sup>49</sup>.

Desde este punto de vista, la elevada proporción de célibes en Bilbao y en las márgenes de la Ría planteaba un serio problema que había que combatir. La causa fundamental de tales niveles de celibato radicaba, como ya hemos visto, en los fuertes desequilibrios

<sup>48</sup> Frey, M., 1978, «Du mariage et du concubinage dans les classes populaires à Paris, 1846-1847», *Annales E.S.C.*, Julio-Agosto, N.º 4, pág. 812.

<sup>49</sup> Gómez, G., 1895, *Cómo se vive y se muere en Bilbao. Reseña demográfica de la Ilustre Villa*, Bilbao.

entre los efectivos de población femenina y masculina producidos por la marcada segmentación sexual y espacial de los mercados de trabajo en la Vizcaya industrial. Por una parte, la afluencia de población femenina hacia la capital para engrosar el servicio doméstico elevaba los niveles de celibato femenino; mientras que la acentuada masculinización del mercado de trabajo minero e industrial acrecentaba la presencia de hombres solteros, especialmente en la zona minera.

Siguiendo los criterios de G. Gómez, la ayuda a las clases menesterosas y la moralización de sus comportamientos, vino acompañada de una lucha contra el celibato. De la misma manera, García Vergara, médico de San Salvador del Valle, combatió activamente la soltería de los varones en la zona minera de Vizcaya: *«la economía política y el buen sentido en fin, piden por todos los medios que se combata el solterismo y se favorezca el matrimonio, que es el estado natural del hombre completo; el apoyo de su flaqueza y el remedio de su incontinencia; la condición fisiológica e higiénica mas favorable para la buena salud y longevidad; que protege y afianza la moral, la sociedad y las leyes; así como el celibato es un estado desfavorable para la salud... y de sus filas salen generalmente todos los autores de libros oscuros y corruptores de la juventud que dan margen a la prostitución»*<sup>50</sup>.

Ahora bien, no se trataba de fomentar el matrimonio solamente en función de los intereses y deseos de los contrayentes; sino que este debía de estar orientado a determinados fines de utilidad social: *«para que los matrimonios sean lo que deben ser, es preciso que se reúnan ciertas condiciones, de las que con muchísima frecuencia se prescinde, y es necesario tener en cuenta para que aquellos sean manantial de felicidad y prenda segura de moralidad y orden social; y para que la población aumente, sea más sana física y moralmente, que es la aspiración constante de la higiene»*<sup>51</sup>. Así pues, era conveniente la reglamentación del matrimonio no sólo desde el punto de vista del orden social, sino también desde criterios eugenésicos, es decir orientados al perfeccionamiento de la especie humana.

Médicos e higienistas bilbaínos insistían en la regulación de las condiciones del matrimonio, hasta el punto de proponer *«que el Estado interviniese, como lo hace la Iglesia, no autorizando aquellos que no ofrecieran la garantía suficiente para poder esperar lo que la sociedad reclama y la mas elemental razón científica aconseja»*. De esta manera no serían aptos para el matrimonio personas catalogadas como imbéciles, alcohólicas, sífilíticas, degeneradas, viejas o gastadas físicamente<sup>52</sup>.

<sup>50</sup> García Vergara, E., 1904, *Datos para la topografía médica de San Salvador del Valle*, Baracaldo, pág. 140.

<sup>51</sup> *Ibidem*.

<sup>52</sup> González Revilla, G., 1908, *La protección de la infancia abandonada*, Bilbao, pág. 36.



González Revilla, firme exponente de las preocupaciones eugenéticas y comprometido en la erradicación de la delincuencia infantil y juvenil de la Villa —a la que consideraba fruto del alcoholismo, la sífilis, la miseria y otras taras hereditarias—, propugna «evitar por escrupulosa selección el nacimiento de estos degenerados» como medida indispensable. También en este sentido se manifestaban algunos miembros de la Academia de Ciencias Médicas de Bilbao, defendiendo la posible esterilización de «alienados y criminales», en la línea mantenida por Thulié en Francia y en otros países europeos, en los que abiertamente la clase médica proponía la búsqueda de medios para disminuir el número de tarados físicos, psíquicos o con desviaciones morales; los académicos bilbaínos debatieron, incluso, sobre la conveniencia o no de una legislación matrimonial higiénica al estilo de la puesta en práctica en algunos estados norteamericanos<sup>53</sup>: «Ya que las leyes no se esfuerzan en evitar la terrible plaga de la degeneración hereditaria, debemos hacerlos los científicos-prácticos, restando el derecho de reproducir a los alcohólicos inveterados y criminales empedernidos que dan lugar a una raza de idiotas, epilépticos, imbéciles, ladrones y asesinos. La castración es, a no dudar, el remedio legal e higiénico mas apropiado»<sup>54</sup> Los métodos propuestos en este caso eran los de la vasectomía, espermiectomía y fallocotomía.

Pero para que el matrimonio, aun entre personas consideradas sanas, «sea lo que debe ser», es decir, fructifique y sea de utilidad social, habría de cumplir, además, ciertos requisitos en lo que a la edad de los cónyuges se refiere. En el caso de las mujeres la edad adecuada de contraer matrimonio se situaría entre los 20 y 25, mientras que en los varones sería entre los 25 y los 30 años, considerando como contrarias a la higiene y a la moral las uniones precoces, las tardías o bien aquellas de edades desproporcionadas.

No deja de ser sorprendente que, aunque por estas fechas la edad media al matrimonio había experimentado variaciones y se detectaba una más temprana nupcialidad en las mujeres de los núcleos afectados por la industrialización, estas recomendaciones poco tenían que ver con el modelo de matrimonio de baja presión de la zona Holohúmeda del País Vasco que todavía persistía en amplias zonas vizcaínas.

<sup>53</sup> Lesmes (seud.), 1899, «Crónica», *Gaceta Médica del Norte*, N.º 46-47, págs. 218-9.

<sup>54</sup> Iterativo (seud.), 1910, «La esterilización de los alienados y criminales», *Gaceta Médica del Norte*, N.º 188, págs. 272-4.



**4.<sup>a</sup> PARTE**  
**El desarrollo urbano**  
**y la vivienda**



#### **4.1. Antecedentes: La fundación de Bilbao y su desarrollo urbano durante el Antiguo Régimen**

En este apartado, analizaremos la evolución de Bilbao desde su propio desarrollo vital como ciudad, y el papel desempeñado por la vivienda en el mismo. Aunque sea muy sucintamente, para entender el desarrollo urbanístico de la villa en los últimos tres siglos, nos tenemos que remontar a los orígenes de su fundación y a los límites del espacio geográfico que lo va a dar cabida.

La Villa de Bilbao, fundada en 1300 por el Señor de Vizcaya, Diego López de Haro, es una ciudad muy joven en el contexto de la dilatada tradición urbana europea. El rasgo clave que define su emplazamiento geográfico es su condición de puerto en estuario, ubicado junto a un vado natural transitable; una elección que si bien es habitual en muchas de las grandes urbes de la fachada atlántica del continente, en el caso específico de Bilbao debe subrayarse con énfasis, ya que fue el primer argumento que justificó su fundación y el que condicionó su posterior desarrollo.

La ubicación del núcleo fundacional primitivo, en el fondo de una cubeta fluvial encajonada y a catorce kilómetros del mar se escogió por ser éste el lugar navegable más alejado de la costa en toda la comarca o, lo que es lo mismo, el primer punto donde las difíciles rutas de transporte terrestres podían acceder al embarque de sus mercancías, ahorrándose una parte del penoso trayecto hasta el litoral. Los urbanistas actuales aseguran que esta decisión fue un acierto histórico, pues en las aglomeraciones urbanas configuradas sobre un estuario es precisamente en el fondo del mismo donde se encuentran los valores más altos de centralidad. Sin embargo, para comprender la importancia de esta localización en el contexto

del mundo bajomedieval deben recordarse otros factores, entre ellos el hecho de que la creación de Bilbao y otras poblaciones situadas al pie de los pasos de la cordillera Cantábrica y en los fondeaderos naturales de la costa septentrional de la Península forma parte de un vasto proyecto de política económica impulsado por la monarquía castellana para dar salida a la producción lanera de la Meseta, y que la función primordial de estos asentamientos era asegurar la ruta y garantizar el transporte naval de la mercancía hasta los grandes centros manufactureros de los Países Bajos.

Por ese motivo a Bilbao se le imprimió desde su nacimiento una marcada vocación mercantil y transportista, y no se le reconocieron más derechos sobre el territorio circundante que un término jurisdiccional de 60 km<sup>2</sup> y el privilegio de explotar en exclusiva las potencialidades portuarias y comerciales de la ría del Nervión. Carecía de cualquier autoridad política, religiosa o administrativa fuera de estos límites, y aún dentro de los mismos se veía directamente contestada por los recelosos linajes familiares que integraban la aristocracia rural. Durante los dos primeros siglos de existencia, Bilbao tuvo que luchar simultáneamente en dos frentes, tanto contra la competencia mercantil de otros puertos marítimos que como Bermeo le aventajaban en antigüedad y prestigio, como contra las pretensiones secesionistas de las parroquias rurales incluidas en su propio término municipal: Abando, Begoña y Deusto. Del primer pulso salió victorioso, mientras que en el segundo tuvo que aceptar una derrota trascendental que ha condicionado su desarrollo urbano hasta la actualidad.

Una sentencia judicial del año 1500, favorable a los intereses de las poderosas familias rurales, privó a Bilbao del control sobre su entorno agrícola y dejó a la Villa encerrada en una reducidísima demarcación de apenas 8 hectáreas. Este suceso, que se produjo en el mismo momento en que la ciudad lograba conquistar el objetivo de convertirse en el puerto comercial más frecuentado del Cantábrico, impedirá su desarrollo urbano en extensión hasta fines del siglo XIX y marcará para siempre la morfología del Casco Viejo de la ciudad, tanto por el régimen de propiedad del suelo que se instaurará, como por la elevada densidad de ocupación del espacio o por el tipo de viviendas y edificios que se construirán.

El núcleo primitivo<sup>1</sup>, asentado en la ribera derecha del río, constaba de tres calles paralelas cortadas por dos estrechos cantones transversales. La anchura de los viales era de 6 metros y a sus lados se alzaban viviendas unifamiliares de planta estrecha y profunda, compartiendo medianeras, y conformando manzanas compactas y regulares. Los solares originales, de 90 m<sup>2</sup> aproximadamente, eran

<sup>1</sup> Torrecilla Gorbea, M. J. e Izarzugaza Lizarraga, I., 1990, «Evolución urbana del primer Bilbao: las Siete Calles y sus elementos más sobresalientes», en Bilbao. *Arte e Historia*, vol. I. págs. 37-56. Bilbao.

eran idénticos para todos los vecinos, y sobre ellos las primeras edificaciones se erigieron con estructura de madera y cerramientos exteriores de tablazón vertical, con el piso superior avanzando en voladizo sobre el plano de fachada.

Durante el siglo XIV Bilbao se consolida como centro exportador y redistribuidor de mercancías, remonta los efectos de la gran crisis demográfica europea y ve crecer su población. Para dar cabida a los nuevos vecinos los solares primitivos se colmatan y fraccionan y, al mismo tiempo, se trazan cuatro nuevas rúas dispuestas en paralelo con las ya existentes. Se configura así la ordenada trama viaria medieval que todavía hoy se conoce como las Siete Calles.

Esta pequeña ciudad de ambiente gótico carecía de espacios públicos abiertos. No había en ella más plazas o lugares de convivencia cívica que el muelle fluvial, en el que desembocaban todas las calles, y por falta de mejores alternativas allí confluían también los fardos y toneles de los mercaderes, las verduras y animales que vendían los campesinos, los encuentros de las tripulaciones marineras y las celebraciones de los vecinos, y al final los propios organismos de representación social de la Villa: el *Consulado*, *Casa de contratación* y *Juzgado de los Hombres de Negocios de mar y tierra* y *Universidad de Bilbao* fundado en 1511 y la sede del Concejo, que se erigirá adosada a la iglesia de San Antón.

Las reducidas dimensiones del tejido urbano impiden la especialización funcional, y aunque existe una calle bautizada Tendería, que evoca el oficio de los mercaderes, nunca llegaron a crearse auténticos barrios gremiales. Sin embargo, el plano de la ciudad sí está sometido a jerarquías socioeconómicas, y no era lo mismo residir en una casa con fachada al muelle que en las manzanas interiores. El frente de la plaza fluvial estaba reservado en exclusiva a los caserones y torres de un puñado de viejas familias banderizas que habían reorientado sus intereses tradicionales hacia el tráfico comercial, mientras que a sus espaldas se entremezcla desordenadamente una pequeña multitud de armadores, capitanes de naos, agentes de mercaderes burgaleses o extranjeros, comerciantes locales y artesanos metalúrgicos, arropados por sus familiares y criados, saturando el escaso espacio residencial disponible hasta alcanzar la cifra de 744 núcleos de contribuyentes en 1492. Mas allá de la muralla que defendía las Siete Calles, un número indeterminado de marineros, carpinteros de ribera, ferrones, arrieros, estibadores, mineros, curtidores y sirvientes poblaban las casuchas del caótico arrabal de Allende la Puente, que crecía desordenadamente sobre el camino que se dirigía a Castilla remontando el valle del Cadagua.

Intramuros se encontraba la parroquia más antigua, la de Santiago, y junto al puente, ocupando el solar de un viejo torreón, la de San Antonio Abad, consagrada en 1443. Sin embargo, en la ciudad nun-

ca hubo espacio suficiente para el asentamiento de conventos y monasterios. Salvo algún beaterio de mujeres piadosas que convivían en casas particulares del Casco Viejo, por falta de recursos para pagar una dote matrimonial o la profesión en una congregación regular, todas las ordenes religiosas se vieron obligadas a buscar un espacio para sus sedes a las puertas del término municipal de Bilbao, pero siempre fuera del mismo. La norma que marcan los conventos de San Francisco, la Encarnación, San Agustín, y la Merced sólo tiene una excepción en el caso de la poderosa Compañía de Jesús, que a mediados del siglo XVII consiguió hacerse con un amplio conjunto de parcelas próximas al centro medieval para fundar en ellas su Colegio de los Santos Juanes.

A fines del siglo XV, el espacio amurallado de las Siete Calles ya era insuficiente para satisfacer la intensa demanda de vivienda de la población bilbaína, y debido a ello en 1483 se logró autorización para abrir una vía nueva fuera de la cerca, la calle Santa María, que en cierto modo puede definirse como el primer ensanche en la Edad Moderna del viejo Bilbao medieval. Por falta de espacio en el meandro, esta nueva rua tuvo que romper con la alineación regular de la trama gótica y se orientó hacia el borde de un playón conocido con el nombre de El Arenal. De esta manera la calle Santa María marcó el modelo a seguir para las vías de Bidebarrieta y el Correo, que se desarrollarían en paralelo durante los siglos XVII y XVIII; ambas desurbanizadas y con sus edificios notoriamente desalineados, con una clara ausencia de homogeneidad en el tejido urbano que sólo se corregiría en el siglo XIX. Poco más tarde, por el flanco opuesto, comenzaría a ocuparse con viviendas la Ronda exterior de la muralla, una senda habilitada como calle desde el siglo XVII, pero que al estar aprisionada por la ladera de la montaña se desarrolló de manera incompleta y al principio sólo en una de sus aceras.

En teoría, las nuevas viviendas construidas en estos espacios recién conquistados debieran de haberse sometido a las disposiciones de una estricta ordenanza urbanística dictada en 1571, a raíz del espantoso incendio que arrasó la villa el 9 de noviembre de aquel mismo año. En ellas se fijaba una anchura obligatoria de calle de 6,75 m. y una altura máxima de fachada de 11,25 m<sup>2</sup>, lo justo para disponer de una planta baja dedicada a taller o almacén, más dos pisos nobles y un camarote abuhardillado. Los cerramientos y tabicajes de tabla fácilmente combustibles se declararon proscritos, y en sustitución de los mismos se alzaron paredes de cantería o de entramado con ladrillo. Con estos cambios la casa familiar bilbaína, cada vez más pequeña y más sólida, ganó en intimidad y avanzó hacia la creación de un ambiente doméstico, aunque todavía no debía de ser un lugar confortable.

<sup>2</sup> Andrés Morales, A. de., 1990, «Urbanismo y arquitectura en el Bilbao del siglo XVI», en *Bilbao. Arte e Historia*. vol. I. págs. 57-78. Bilbao.



La expansión de la trama urbana permaneció estancada hasta fines del siglo XVIII, pero a pesar de ello Bilbao lograría absorber el crecimiento demográfico por el procedimiento de dividir los solares y aumentar la altura de las construcciones, de manera que se hizo habitual la presencia de edificios muy estrechos con tres pisos de vivienda, y la existencia de numerosas familias alojadas en desvanes. Y ello a pesar de que aún quedaban parcelas poco o mal utilizadas, ocupadas por simples tejavanos o casuchas de un solo piso. Esta paradoja sólo se explica si se tiene en cuenta que tras la gran quiebra de las compañías de comercio y construcción naval de fines del siglo XVI la economía local se ruralizó rápidamente, y muchas familias transformadas en rentistas invirtieron sus capitales en la compra de suelos urbanos que administraban con un criterio retrogrado e inmovilista, inadecuado para un centro urbano mercantil. Su actuación se basaba en sustraerlos del mercado de libre intercambio para así impedir que creciese la oferta de viviendas y poder imponer elevadísimas tarifas de alquiler. En la práctica lo que este sistema logró fue que a fines del XVIII en Bilbao resultase completamente imposible conseguir un alojamiento, ni aún pagando precios desorbitados.

## 4.2. El crecimiento planificado de Bilbao

### 4.2.1. Las limitaciones de los ensanches neoclásicos

Todos los testimonios literarios de los viajeros que visitaron Bilbao a fines del siglo XVIII coinciden en señalar un hecho que debía de sorprenderles nada más llegar a la ciudad: el hacinamiento de la población local, la increíble desproporción entre el escaso espacio habitable y el elevadísimo número de vecinos.

Cuando Jovellanos redacta las páginas de su Diario correspondientes al 1 de agosto de 1791, escribe asombrado que a Bilbao «se le regulan tres mil vecinos, pero debe pasar de quince mil almas, según hierven»<sup>3</sup>.

La misma sensación experimentó el alemán Christian August Fischer en julio de 1797 —a pesar de que para entonces ya había aumentado bastante el parque de vivienda disponible—, cuando anotaba impresionado que «a primera vista y según su tamaño, Bilbao apenas parece albergar 8.000 personas; sin embargo, los habitantes están tan apretados que se cuentan más de 13.000... y hasta las buhardillas están tan llenas de inquilinos, que una pequeña habitación (un apartamento) con una alcoba se paga 50 piastras al año»<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Jovellanos, G. M. 1956, *Diarios*. Madrid.

<sup>4</sup> Fisher, C. A., 1973, «Descripción de Bilbao en el verano de 1797», en *Estudios vizcainos*, 7-8. Págs. 229-250.

Hoy sabemos que la población censada en la Villa aquel mismo año era solo de 10.943 habitantes, a los que podría sumarse un grupo de transeúntes, refugiados franceses, marineros y población flotante cercano al millar de personas. En total, no más de 12.000 individuos.

Aunque los cálculos no fueran del todo exactos, lo que nadie puede ya evitar es la íntima convicción que compartían por igual los bilbaínos y sus visitantes de vivir en una ciudad ahogada y, en este sentido, los exagerados testimonios de Jovellanos y Fischer no hacen sino reflejar el insostenible grado de saturación que atenazaba al Casco Viejo. En el Bilbao de fin de siglo se llegó a alcanzar una densidad que rondaba los 1.800 habitantes por hectárea, lo que constituye una proporción dramática si se compara con las cifras que entonces ofrecían las ciudades más populosas del Señorío, como Durango (388 habs/ha), Portugalete (377 habs./ha.) u Orduña (361 habs./ha.).

La situación no era nueva. Ya en 1526 se habían librado varias Provisiones Reales orientadas a que se diera algún ensanche al término urbanizado de Bilbao y, desde entonces, la población se había duplicado sin que apenas aumentase el número de viviendas. Las causas fundamentales del problema también eran sobradamente conocidas: por un lado, había que contar con los reducidos límites jurisdiccionales de la Villa, que castraban cualquier proyecto de expansión masiva, a no ser que se asaltasen los territorios de las anteiglesias vecinas de Abando, Begoña y Deusto, con las que las relaciones no siempre eran del todo amistosas. Por otra parte, la mayoría de los solares bilbaínos, tanto los ya edificadas como los edificables, pertenecían a mayorazgos rentistas que practicaban una política económica miope, consistente en evitar las nuevas inversiones y explotar hasta la extenuación el patrimonio heredado. Este reducido grupo aristocrático, profundamente ligado a sus bases de poder rural, fomentaba conscientemente una oferta de vivienda muy por debajo de la demanda real, para así conseguir precios y condiciones de arrendamiento auténticamente leoninos.

A diferencia de lo que ocurría en Madrid, donde desde 1772 se sujetaban los alquileres a una tasación municipal, en Bilbao las tarifas eran completamente libres. El Consulado —que representaba a los comerciantes de la villa— había solicitado reiteradamente que se fijasen pero, hasta la fecha, no había tenido éxito. Tampoco se cumplía la vieja ordenanza de 1571 relativa a los edificios, por lo que en ciertas zonas se asistía a la paradoja de que, a pesar de la acuciante carencia de solares, proliferasen las huertas, tejavanas y casuchas ínfimas

En este ambiente de progresivo descontento surgió una propuesta decididamente progresista del Personero del Común —el representante de los intereses populares en el Ayuntamiento— que pre-

tendía «aumentar el número de casas habitables de Bilbao y mejorar el aspecto de la Villa». El plan, firmado por Nicolás Loredó en 1786<sup>5</sup>, denunciaba las prácticas antisociales de los mayorazgos y proponía una drástica intervención sobre la ciudad que abriría paso a la expansión del tejido urbano y a la modernización de su imagen arquitectónica.

Loredó, recogiendo «el justo clamor de este vecindario» levanta su voz contra «los propietarios... que validos de la suma escasez de casas habitables imponen a los más de los habitantes de ellas las leyes que les facilitan la escasez misma, aumentándoles considerablemente sus rentas».

Entre otras prácticas abusivas, desenmascara una treta fraudulenta utilizadas por los potentados locales, que forzaban a los inquilinos a que pagasen íntegramente la construcción de su futura casa, «con cuyo medio se encuentran al cabo de algunos años con casas que les producen buenas rentas sin que les haya costado nada». El tono en el que se redactó el proyecto era tan abiertamente beligerante que las primeras protestas que cosechó ni siquiera entraron a valorar el fondo de la cuestión, sino que se concentraron en exigir que se expurgasen del texto los numerosos términos injuriosos e insultantes con que se adjetivaba a algunos notables prohombres bilbaínos, conocidos por la extensión de sus propiedades urbanas. Sólo después de conseguido este primer propósito arremetieron «contra las irregulares e intempestivas ideas de Don Nicolás», que juzgaban producto de una envidia malsana o, en la prosa cortés de la época: «efecto de emulación y espíritu de desquite».

El objetivo final del Plan Loredó era lograr la edificación de ochenta y seis nuevas casas —el equivalente a doscientas cincuenta y ocho viviendas familiares— sin necesidad de ampliar el marco urbanizado de la Villa. Es decir, no se trataba de extender más la ciudad, sino de aprovechar racionalmente todas las posibilidades de residencia real que ésta ofrecía, completando los solares yermos de la trama vial y homogeneizando los módulos constructivos, según una regla unitaria de alineaciones y alturas.

La posibilidad de crear una ciudad alternativa al Bilbao medieval y barroco resultaba todavía prematura, cuando lo que quedaba por hacer era perfeccionar la ciudad heredada, adecuándola a las necesidades de los comerciantes y la burguesía ascendente, y dotándola de los servicios e infraestructura que éstos demandaban. Las nuevas casa, de tres y cuatro pisos, se alzarían «en terrenos propios de esta Villa, en terrenos vacíos de particulares y las demás en sitios que están malamente, contra el buen orden de policía, ocupados en las calles más principales con tejabanos y casas de una sola habitación, construidas de forma que afean y sirven de borrón al par de las otras».

<sup>5</sup> A.F.B. Corregimiento, leg.º 1381/5.

El apartado medular del plan lo constituye un censo pormenorizado de los solares edificables del Casco Viejo, que delimita con precisión el espacio donde forjarán sus armas las dos primeras generaciones de arquitectos neoclásicos bilbaínos. Las principales áreas de trabajo pendiente se localizan en la periferia inmediata del núcleo medieval de las Siete Calles, pues se afirma que faltan diez casas para completar la acera exterior de la calle Ronda, ocho en la calle Santa María, catorce en Bidebarrieta, seis en Ascao y otras diez casas entre el cementerio de San Nicolás y la Estufa.

Había una zona cuya inadecuada utilización, a base de huertas y jardincillos privados, le resultaba particularmente hiriente al Personero del Común: la que se extendía entre la Sombrerería y el Arenal, denominada popularmente «*Barrio de los zurradores*» porque allí se acostumbraba curtir y tratar las pieles. Pensaba que en ella se podía trazar una nueva calle con diez y seis edificios o, mejor aún, crearse una plaza en la que habría espacio para más de una veintena de casas. Con treinta y cinco años de anticipación, Nicolás Loredó estaba ya prefigurando lo que sería la Plaza Nueva de Silvestre Pérez: el mayor proyecto residencial de neoclasicismo en la Villa.

Conviene tener siempre presente que la ciudad que sueña Loredó es una urbe de corte ilustrado y, como tal, típicamente clasista. El mismo es un propietario relativamente acomodado, y su intención está muy lejos de ser la de compartir residencia con la amplia masa de familias empobrecidas que se hacinan en la zona sur de Bilbao. A lo sumo, cuando tiene que solucionar la ocupación de un solar incómodo o demasiado estrecho del Casco Viejo, admite que podría permitirse vivir en él a «*tenderos y gente trabajante*»; por lo demás, entiende que el lugar natural de los herreros, embaladores, jornaleros y obreros de los oficios está en Bilbao La Vieja, San Francisco, Zabalbide y detrás de San Agustín, áreas de las que para nada se ocupa en su proyecto, que escapan a cualquier propósito de ordenación urbanística y a cualquier interés por normalizar las formas arquitectónicas. Es un error frecuente que se señale el entorno del Arenal como la única zona de Bilbao en expansión entre fines del siglo XVIII y la primera mitad del XIX, olvidando que la población y el número de viviendas aumentó mucho más en las barriadas meridionales pobres, sobre todo como consecuencia del creciente flujo inmigratorio. Arturo R. Ortega ha demostrado eficazmente que «*por lo que a Bilbao respecta, el crecimiento es inversamente proporcional al nivel económico de los habitantes de cada zona, oscilando entre el 1,01 % anual de la parroquia obrera de San Antón y el 0,52 para la oligárquica San Nicolás*»<sup>6</sup>.

La infravivienda ocupada por la población trabajadora ha dejado muy pocas huellas materiales y escasos testimonios escritos. A pe-

<sup>6</sup> Ortega Berruguete, A.R.B. 1977, «La población de Bilbao: 1800-1870», *Cuadernos de sección de Historia-Geografía*. Esuko Ikaskuntza. 10, págs. 47-60.

sar de que se caracterizaba por su emplazamiento anárquico y por su fragilidad constructiva —atributos frontalmente opuestos a la mentalidad ilustrada— los nuevos proyectos de ciudad no contemplaban alternativas para ella. Volvían la espalda y la abandonaban completamente a su suerte. La que propone el Plan de Loredó es la ciudad de los comerciantes, la expresión urbanística de la burguesía mercantil ascendente, que pretende liberarse del lastre de la vieja aristocracia solariega y dinamizar el mercado del suelo y de la propiedad inmobiliaria. Una ciudad puritana y laboriosa, sin ostentaciones lujosas ni espacios gratuitamente desaprovechados; limpia, ordenada y con una infraestructura comercial suficientemente flexible como para ofrecer abundantes locales de almacenaje e intercambio, a la par que residencias dignas para los hombres de negocios y los profesionales liberales.

Se entendió que la vivienda ideal para materializar este proyecto era un edificio adosado entre medianeras, con diez metros de fachada y una estratificación en altura que comprendiese lonja, entresuelo y tres plantas de habitación. La lonja podía habilitarse como tienda o taller, pero lo más normal fue destinarla a almacén; mientras que el entresuelo albergaba el escritorio mercantil, la oficina de contaduría e incluso las propias alcobas familiares del encargado.

La carencia de locales de depósito seguros era una realidad tanto o más preocupante que la propia escasez de vivienda. En Bilbao faltaban almacenes fiables. Tras las inundaciones de 1772, que habían causado cuantiosas pérdidas económicas, el Consulado exigió que se construyesen nuevos edificios en lugares a los que no llegara el agua, e inició los trámites para levantarlos en la campa de Albia. Sin embargo, los grandes propietarios de la Villa, temerosos de perder sus rentas, movieron todos los resortes necesarios para que el Señorío y la Anteiglesia de Abando se opusieran y lograron sabotear el proyecto. Cuando Loredó rememora el episodio es tajante al afirmar que «los mayorazgos lo paralizaron todo».

Al cabo de más de una década, y con el tráfico naval bilbaíno en fase expansiva a causa del colapso temporal de los puertos de la Francia revolucionaria, las necesidades de los comerciantes locales eran todavía más acuciantes. En los últimos años no habían cabido los envíos de bacalao, y los fardos de lana castellana se amontonaban a la intemperie en calles y plazuelas, con riesgo de que se mojasen o ardiesen por accidente. El Ayuntamiento ponía a disposición de los mercaderes tres viejas lonjas municipales denominadas «La Estufa», que servían de depósito de materias inflamables; pero en ellas sólo había espacio para un volumen limitado de partidas de cáñamo, quedando fuera cargas mucho más peligrosas —resinas, alquitranes...— destinadas a acabar apilándose en entresuelos y bajeras de casas particulares y a provocar el pánico de incendio entre la población.

El Plan de Loredó incluía la propuesta de sustituir «La Estufa» por viviendas con almacenes privados y edificar, a cambio, un gran depósito en el Campo Volantín, con casa de bueyes, muelle propio, dos grúas y todas las comodidades necesarias para garantizar un eficaz funcionamiento de las instalaciones. Pero ésta, como otras muchas ideas acertadas del proyecto, quedó temporalmente paralizada por la decidida labor obstruccionista que, desde el propio Ayuntamiento, llevaron a cabo los representantes de la aristocracia tradicional bilbaína. Personajes notables como José María de Jusué, José Ventura de Goytia, Domingo Ignacio de Mendieta, José Joaquín de Hormaza, Bartolomé de Echevarría, Enrique de Fano, Antonio de Landecho y José de Goycoechea iniciaron un agotador proceso de recursos dilatorios y demoras burocráticas que retrasaron hasta fines de 1792 la aprobación definitiva del plan, cuando ya Nicolás de Loredó había dejado el cargo. A pesar de todo, el proyecto —con algunas modificaciones— consiguió salir adelante, gracias al apoyo expreso del Corregidor y al dictamen favorable del Consejo de Castilla, y el 22 de setiembre de aquel año el Ayuntamiento se comprometió a editar trescientos ejemplares del Plan de Loredó para que los vecinos pudieran «instruirse» en su contenido.

Como cabía esperar, los primeros frutos no se cosecharon en los solares privados, sino en los terrenos de titularidad pública. Era un paso más en el proceso secular de destrucción de los bienes comunales. El Ayuntamiento vendió «La Estufa» y en su lugar creció rápidamente una hilera de viviendas acomodadas, ordenadas según la traza dada por el maestro Juan de Iturburu. El paraje todavía mantuvo su denominación tradicional hasta 1900, en que se sustituyó por el nombre de Viuda de Epalza.

Es posible que fuese el propio Iturburu quien preparase los planos de la primera casa que inauguró esta calle: el la Torre, construido entre 1789 y 1791. Este enorme paralelepípedo de piedra, denominado «*El palacio*», por antonomasia, constituye la expresión más elevada de la arquitectura residencial neoclásica bilbaína. Cuando todavía estaba sin acabarse, llamaba la atención de sus coetáneos, como el propio Gaspar de Jovellanos, que solía visitar allí a Manuela Salcedo, la mujer de su buen amigo el fabulista Samaniego. Durante su segunda estancia en la Villa, en septiembre de 1797, anotó que «*la casa de don Ventura Gómez (es) magnífica, y la están pintando a la moda, muy bien*», para, a continuación, añadir asombrado: «*Qué edificio! De sillería, cuatro pisos, dos de ellos en arrendamiento, frente a San Nicolás y el Arenal*»<sup>7</sup>.

El resto de la calle Viuda de Epalza se completó sin demora al poco de abandonar las tropas de la Convención francesa el territorio vizcaíno (1795). La alineación mantuvo la norma de alturas marcada

<sup>7</sup> Jovellanos, G. M. 1956, *Diarios*. Madrid.

por la mansión de Gómez de la Torre, pero no pretendió seguir su ejemplo en lo que respecta a la calidad constructiva.

Algo estaba cambiando. El peso social y económico de las Siete Calles estaba basculando hacia su flanco noroccidental. La última década del siglo XVIII fue el momento crucial para consolidar al Arenal como polo de atracción y centro de la nueva escenografía urbana, cambiando la vocación hermética y centrípeta de la ciudad medieval por una actitud abierta y expansiva, cuyas perspectivas naturales habían de llevarla, en última instancia, a intentar el salto del Nervión y crecer sobre las suaves colinas de Abando.

El fenómeno no pasó desapercibido para los observadores coetáneos, que fueron conscientes del nacimiento de dos modelos urbanos diferenciados en el seno del Casco Viejo. El mismo Fischer afirmaba que *«La parte más alta de la ciudad (por las Siete Calles, sic.) es vieja y fea. Las calles son estrechas, las casas en realidad elevadas, pero mal construidas»*, para a continuación asegurar categóricamente que en la plaza Mayor *«no se encuentra un solo edificio digno de mención, fuera del Ayuntamiento... La sección más baja de la ciudad por el contrario es nueva y consta de tres calles anchas y hermosas, todas las cuales afluyen al Arenal, que es un paseo a lo largo del río. Las casas todas son compactas y algunas de ellas hasta magníficas»*<sup>8</sup>.

El viajero germano debió conocer los inmuebles de Viuda de Epalza recién concluidos, porqué les dedicó un breve comentario de elogio: *«Hace pocos años se ha construido en la parte posterior del Arenal otra muy hermosa fila de casas»*. Sin embargo, cuando se refiere a las viviendas *«compactas»* y *«magníficas»* no está pensando en ellas, sino en las nuevas mansiones que se rehacían o comenzaban a florecer en las calles Bidebarrieta y Correo. Concretamente, en la más notable del conjunto: el palacio de Gortázar, situado en el número 8 de Correo.

El edificio en cuestión lo había creado Domingo de Gortázar «El Caballero», con la fortuna que trajo del Perú, pero fue parcialmente renovado por su nieto en 1793. El promotor de la renovación fue José Javier de Gortázar, Diputado General del Señorío, dos veces regidor municipal (1784 y 1787) y mayorazgo de esta rancia familia arratiana, cuyas armas blasonan la fachada. Aunque el origen de su riqueza procedía de los caseríos, tierras y ferrerías, repartidos por Bedia, Dima, Artea, Areatza, Zeanuri, etc., complementaba estas rentas pasivas con saneadas inversiones en el comercio bilbaíno e ideológicamente se sentía próximo a las ideas de la Ilustración. Al igual que su convecino don Ventura Gómez, él también alquilaba los pisos superiores de su vivienda a inquilinos de postín, figurando entre sus arrendatarios ilustres don Beltrán

<sup>8</sup> Fisher, C.A. Op. cit.



Douvat, el Marqués de la Colonilla: un acaudalado banquero que solía mantener una tertulia afrancesada en su salón. Asomarse al interior de su vivienda significa recrear uno de los ambientes más refinados del Bilbao de la época: *«En la sala amplia, con balcones a la calle del Correo, alhajada ricamente con cómodas de marquetería y sillones tapizados, luciendo las bujías en candeleros de plata; el compás del tiempo medido y subrayado por una sonería de Evans & Webster, transcurrían las horas en expansión»*<sup>9</sup>.

Mientras Bilbao agota sus últimos recursos de terreno urbanizable conquistando todos los bordes del Arenal para viviendas de lujo, en la otra ribera del Nervión se está gestando un proyecto urbanístico, que pretendía convertir los caseríos y huertas de Abando en una gran ciudad: un puerto comercial libre, absolutamente independiente del Consulado y del Concejo de Bilbao. Los antecedentes políticos de este proyecto son bien conocidos: los mercaderes bilbaínos llevaban varios siglos enfrentados a la aristocracia rural del Señorío y al mundo campesino en general, y la contienda se había saldado con sucesivas *matxinadas* en las que siempre la Villa había acabado por humillar a los hombres de la Tierra Llana. Estos sabían que la única manera de tomarse la revancha era privar al Consulado del monopolio del tráfico comercial, que garantizaba un constante aflujo de riqueza con el que de ningún modo podían competir. Con este objeto las Juntas Generales ya habían solicitado la autorización para crear un gran puerto en Gernika, en 1790, pero la idea tuvo que abandonarse a pesar de las buenas perspectivas de los estudios preliminares.

El verdadero envite a la prepotencia económica de la villa del Nervión lo lanzaría en 1801 el arratiano Simón Bernardo de Zamácola, y a punto estuvo de convertirse en un órdago con éxito, pues contaba con el apoyo del Señorío y con la amistad del omnipotente valido Godoy. Su propuesta de crear una nueva ciudad en la ribera izquierda de la Ría fue hábilmente articulada por el arquitecto Silvestre Pérez, atendiendo a las precisas exigencias del programa: crear una urbe con las máximas facilidades para el atraque de barcos, la estiba y el almacenaje de mercancías., eludir las estrecheces e insalubridad que caracterizaban a las Siete Calles y reducir los riesgos provocados por las reiteradas inundaciones que castigaban a las zonas bajas. Todos los vizcaínos serían libres de comerciar desde este puerto, sin pagar tributos por ello, y se prohibiría expresamente la creación de asociaciones mercantiles que actuasen como grupos de presión. Con estas condiciones tan envidiables y unas tasas de muelle presumiblemente bajísimas, los mercaderes nacionales y extranjeros acudirían espontáneamente a Abando, contentos de no tener que seguir pagando los elevados impuestos y alquileres bilbaínos y de disponer de mejor infraestructura para desarrollar su actividad.

<sup>9</sup> Saltillo, M. del., 1932, *«Un comerciante bilbaíno del siglo XVIII. el Marqués de la Colonilla (1748-1816)»*. Madrid.



La *zamacolada* —revuelta campesina cuyo detonante fue una supuesta ley que pretendía imponer el servicio militar obligatorio en el país— acabó con el prestigio popular de Simón Bernardo que, en pago al apoyo de Godoy, habría sido el promotor de la leva universal. La desaparición de este personaje clave y el exilio del válido tras la invasión napoleónica dejaron herido de muerte al proyecto del Puerto de la Paz, que fue definitivamente desechado en 1814. Abando sería sede de una nueva ciudad, pero ésta se construiría en la segunda mitad del siglo y bajo el atento control de los burgueses bilbaínos. Nunca en contra de sus intereses.

Del proyecto de Silvestre Pérez cabe detenerse a valorar, al menos, dos aspectos fundamentales<sup>10</sup>: los referidos a la vivienda y a la configuración de la estructura portuaria.

Respecto a la residencia, apuesta por una ciudad serial de corte moderno, con posibilidades de crecimiento ilimitado, pues la articula sobre una trama ortogonal de manzanas regulares, con plazas-nudo que reciben vías diagonales de intercomunicación, y sin barreras artificiales que recorten su capacidad de expansión. Se ha señalado con acierto que el plan cuenta con importantes precedentes barrocos americanos, pero en lo que concierne al País Vasco se trataría del primer gran proyecto de urbanismo contemporáneo.

El peso simbólico de la ciudad recae sobre el área comprendida entre la Ría y una amplia avenida que uniría los conventos de San Francisco y San Mamés. Esta sección de la trama, penetrada por un tridente de canales y dársenas interiores, dispondría de una espina dorsal —virtual precursora de la Gran Vía actual— que arrancaría del Ayuntamiento de Abando. Acumularía todos los monumentos religiosos heredados y los nuevos edificios de representación civil o económica que hubieran de crearse.

El desmesurado protagonismo que se da a la infraestructura portuaria es el que descubre la verdadera esencia del proyecto soñado por el Señorío<sup>11</sup>. Imaginemos más de tres kilómetros de canales interiores atravesando el Ensanche de Bilbao, con amplios muelles de carga a ambos lados, medio centenar de grandes almacenes y depósitos de mercancías, y una sucesión de seis ensenadas enlazadas que permitirían a los barcos navegar en lo que hoy es el patio de recreo del Instituto Central. La mayor de las dársenas tendría capacidad para acoger hasta cuarenta fragatas, y en las otras podrían atracar hasta cien buques menores, perfectamente resguardados de las mortíferas riadas del Nervión. La imagen es franca-

<sup>10</sup> García Bellido, A y otros, 1968, «Resumen histórico del Urbanismo en España» Edit-Instituto de Est. Administración Local. Madrid. Pág. 256.

<sup>11</sup> Sambricio, C., 1975, «Silvestre Pérez. Arquitecto de la Ilustración» Comisión de Cultura del Colegio de Arquitectos de San Sebastián. San Sebastián. Pág. 44.

mente emocionante, aunque no cabe duda de que, desde una perspectiva puramente funcional, el proyecto estaría destinado a quedar desfasado con rapidez, apenas se difundiesen la navegación a vapor y los buques de gran calado. Incomunicación con la margen derecha e incapacidad para intuir la dimensión comarcal que habría de cobrar el desarrollo urbano del Bajo Ibaizabal, son otros de los defectos de este Puerto de la Paz, demasiado condicionado por un proyecto político abocado al fracaso. Es muy posible que Puerto de la Paz, hubiera resuelto muchos de los problemas urbanísticos de Bilbao antes de que se produjeran, al adelantar en casi cien años la construcción de su Ensanche, evitando, o al menos reduciendo, el impacto negativo del crecimiento de los suburbios espontáneos en los comienzos de la industrialización. Además, es probable que de haberse realizado la ciudad hubiese partido en condiciones más ventajosas para controlar su crecimiento, y los problemas de hacinamiento y congestión tal vez no hubieran llegado a plantearse con tanta crudeza.

Pero por el momento, y al menos hasta 1861, año en que se formuló el Plan de Ensanche de Amado de Lázaro, las necesidades inmediatas de la clase dirigente bilbaína pasaban por completar la conquista de los arrabales de la Villa y someterlos a una organización urbanística actualizada. En esta labor prestaría una eficaz contribución el propio Silvestre Pérez, con propuestas monumentales como la plaza Nueva o con su asesoría en el proyecto del Hospital Civil, pero, en todo caso, con una actitud mucho más tradicional y conformista que la demostrada al trazar el innovador Puerto de la Paz.

La invasión napoleónica pareció abrir un periodo de grandes expectativas de cambio para los arquitectos académicos más cualificados que entonces trabajaban en la Villa, pero su efímera duración y la represión que se desató contra los afrancesados tras la restauración de Fernando VII abrieron paso a una generación de profesionales más moderados y posibilistas. No olvidemos que el propio Silvestre Pérez fue condenado al exilio por su colaboración con la administración gala.

Esta nueva generación desempeña un rol de transición entre la utopía ilustrada y la utopía social. Sobre el papel parece menos proclive a abordar proyectos ambiciosos, pero en la práctica resultó ser decididamente eficaz en su labor de completar la configuración de la vieja ciudad de Bilbao. Su actuación está caracterizada al mismo tiempo por el hecho de que es la primera que tiene que entenderse con empresarios de la construcción y especuladores inmobiliarios que actúan con criterios capitalistas modernos en el mundo de la edificación bilbaína <sup>12</sup>.

<sup>12</sup> Santana Ezquerro, A. 1990, «La racionalidad de la arquitectura neoclásica bilbaína: soluciones para una ciudad ahogada», en *Bilbao. Arte e Historia*, vol. I, págs. 274 ss., Bilbao.

En las dos décadas que preceden a la primera Guerra Carlista se rellenan los huecos libres que Loredó había identificado en la trama urbana. El arquetipo de la vivienda familiar acomodada de este período es una casa con cinco balconillos abiertos sobre la calle. Los dos extremos corresponderían a las alcobas principales, mientras que los centrales iluminaban el salón: una estancia amplia con abundante mobiliario, cuya organización permitía crear ambientes diferenciados. Un pasillo paralelo a la fachada actúa siempre como eje distribuidos y espina dorsal de la vivienda, separando la zona noble exterior de la zona de servicio interior. En este área de rango social inferior es donde se localiza la cocina, con un retrete adosado, así como una pequeña sala comedor de uso diario asomada a un patio de luces y algunos dormitorios menores.

Las iniciativas de construcción son numerosas, y algunas de cierta envergadura, como la emprendida por Manuel Victoria de Lecea en Bidebarrieta en 1830, al abordar por primera vez en la historia de Bilbao la edificación de todo un tramo completo de calle (el comprendido entre Lotería y el Víctor) para dedicarlo a viviendas de alquiler<sup>13</sup>. Sin embargo, el proyecto más emblemático de la época fue sin duda el de la Plaza Nueva: un modelo de plaza patio estrictamente residencial, asimilable desde este punto de vista al modelo de los *square* ingleses y las *place royale* francesas, y distanciada del tipo clásico de plaza mayor castellana por negarse a asumir funciones de mercado o de escenario de celebraciones ciudadanas. La desesperante lentitud de su proceso de construcción<sup>14</sup>, iniciado en 1821 y culminado el último día del año 1851, es una prueba de la decidida oposición de los propietarios bilbaínos a este tipo de proyectos que aumentaban el parque de alojamientos locales, y una confirmación ulterior de las tensiones que esta oposición generó son las anárquicas e irregulares plantas de las viviendas que se ocultan tras la máscara de una arquitectura clásica que pretende ofrecer una imagen de orden y homogeneidad<sup>15</sup>. La única manera de sacar adelante el proyecto de la Plaza Nueva fue admitiendo la exigencia de que la superficie interior de las casas fuese un calco de las huertas y solares que existían a principios del siglo XIX. En éste como en los demás proyectos de ensanche neoclásicos a la burguesía comercial bilbaína

<sup>13</sup> Arbaiza, M. y Martínez, F. 1989, «La familia Victoria de Lecea en el siglo XIX: de rentistas a capitalistas. (1798- 1864)», *Letras de Deusto*, vol. 19, n.º 43, enero-abril. Bilbao.

<sup>14</sup> Barrio Loza, J.A. 1987, «Plaza Nueva en Bilbao», en *Monumentos de Bizkaia*, vol. I. Bilbao, págs. 104-112.

<sup>15</sup> En realidad se trata de la repetición en clave local de un proceso bien conocido en otras capitales europeas de la época. El problema de los proyectos de ordenación urbana cerrados en falso lo diagnostica certeramente Leonardo Benevolo: «Muchas de las más admiradas sistematizaciones de fines del XVIII, el *Circus* y el *Royal Crescent* de Bath, los celebres *squares* londinenses de Bloomsbury, lo mismo que, más tarde, la *rue Rivoli* de París y *Regeents Street* en Londres constituyen una arquitectura uniforme superpuesta a una multitud de casas independientes; la simetría y la unidad de perspectiva se convierten de medios de control estructural en medios de control paisajista», en *Orígenes del Urbanismo Moderno* Blume. Madrid, 1981, Pág. 34.

le resultó imposible liberarse de la tradición heredada y crear su propio modelo de urbe.

Mientras tanto, el enterrado proyecto del Puerto de la Paz, el único que había demostrado cierta capacidad de visión anticipadora, volvía a aflorar reiteradamente a partir de 1821, año en el que se llevó hasta Madrid la inaplazable demanda de expansión de Bilbao. A diferencia de ciudades como Madrid o Barcelona, la Villa, carecía materialmente de suelo edificable en su jurisdicción. Por una parte, a su alrededor no existían posesiones reales, aristocráticas o religiosas susceptible de ser expropiadas en favor del desarrollo urbanístico. Además, la dependencia de la potestad castellana, poco la favorecía en el ámbito foral. De otra parte, la permanente pugna con las anteiglesias vecinas coartaba todo proyecto de expansión. ¿cómo podía ensancharse Bilbao, si compartía la administración de parcelas o edificios con otras municipios de intereses opuestos? Lógicamente quienes se oponían a un posible Ensanche se justificaban en el temor de perder los derechos forales, tales como la troncalidad de bienes, la libertad de designación de heredero, la intervención en las elecciones de concejales y la capacidad de ejercer derechos políticos en las anteiglesias segregadas.

De hecho, sólo con la abolición de los Fueros en 1876, la Villa obtuvo el visto bueno para su esperado proyecto de expansión. No obstante la fidelidad de Bilbao a la causa liberal durante la primera Guerra Carlista, ya se había visto ampliamente compensada cuando en 1861 la Reina Isabel II firmó la autorización del aumento de jurisdicción de Bilbao. Hay que pensar, sin embargo, que por encima de una lectura de política localista, Bilbao no hacía otra cosa que incorporarse sin grandes desfases a un movimiento de más amplio radio que pretendía dotar de ensanches planificados a las grandes urbes españolas de la época. Apenas unos años antes, en abril de 1857, se había aprobado un Real Decreto por el que se autorizaba al Ministerio de Fomento para que formulase un proyecto de Ensanche para Madrid, tras oír las propuestas del Ayuntamiento y la Diputación Provincial; y en el mismo sentido Cerdá había logrado la aprobación de la Real Orden de 2 de febrero de 1859, por la que se le autorizaba a desarrollar los estudios de ensanche y reforma de Barcelona<sup>16</sup>. El debate a nivel estatal estaba en su punto más alto a principios de los años sesenta, y la fecha de 1861 coincidió con un debate en las Cortes acerca de un proyecto de ley general de poblamiento, que pronto vería la luz con el nombre de «Ley de Ensanche de Poblaciones», aunque sería objeto de reforma en 1864<sup>17</sup>. Es en este contexto en el que, a través de una ley de 3 de abril de 1861, la Villa de Bilbao adquiere la

<sup>16</sup> García Bellido, A y otros, 1968. «Resumen histórico del Urbanismo en España» Edit-Instituto de Est. Administración Local. Madrid, Págs. 265 y 268.

<sup>17</sup> Sola Morales, M. 1976, «Los Ensanches: hacia una definición» *Revista Arquitectura* bis mayo-junio, pp. 44-47.

facultad de ampliar sus límites hasta donde fuese necesario y la capacidad de formular su propio proyecto de ensanche. En contrapartida, el Gobierno se reservaba el derecho de fijar las compensaciones por los posibles perjuicios que los nuevos límites pudieran ocasionar a los pueblos vecinos; pero advertía que la anteiglesia que no accediera a otorgar parte de su jurisdicción quedaría totalmente incorporada a la Villa.

Un viajero benevolente y romántico podía escribir de la Villa a principios del siglo XIX que *«Los edificios son altos, buenos sólidos. Bajando a la derecha del Arenal todo es casas, almacenes y huertas; y como las casas están pintadas y el paseo plantado de tilos y robles, se ofrecen a los que suben embarcados por la ría una perspectiva tan hermosa y tan varia, que cada instante les parece ver nuevas y magníficas decoraciones de teatro»*, pero de esta idílica visión de Bilbao poco quedaba a fines de siglo. La escasez de solares seguía provocando el aumento desmedido de los alquileres, por lo cual en espacios reducidos se hacinaba gran cantidad de gente. Esta vieja realidad se fue haciendo cada vez más insoportable a medida que la corriente inmigratoria aumentaba. Calles como Zabalbide, Ronda, Sotomera, Tendería y Artecalle agrupaban a más 5.000 habitantes. Bilbao, contaba en 1860, con 28,94 hectáreas de superficie y 15.747 habitantes, lo cual arroja una cifra de 18,3 metros cuadrados por habitante. Así más del 90 % de los edificios de la Villa tenían tres o más pisos. El número de viviendas por edificio era de 3,8 a lo que había que agregar las buhardillas y las tiendas.

El crecimiento de la población se iba haciendo tan acelerado y la escasez de vivienda tan apremiante que algunos constructores y propietarios comenzaron a considerar un lujo innecesario la posibilidad de disfrutar de estancias independientes para cada uno de los diversos actos propios de la habitabilidad. Puesto que cuando se trabaja no se duerme, las estancias dedicadas a labores podían suprimirse y, aplicando el mismo razonamiento, como cuando se come no se duerme, podía también suprimirse el comedor; y, así, con este simple cálculo se llegaba a la conclusión de que con una sola pieza se cubrían todas las necesidades de una familia por numerosa que ésta resultase.

No muy diferente era la situación de locales comerciales y depósitos. Los talleres parecían calabozos y en los depósitos se amontonaban en desorden las mercancías. Ubicados en las plantas bajas de los edificios, muchas veces eran también la vivienda de los tenderos, empleados o serenos.

A lo dicho debe añadirse, la humedad, la lluvia y las inundaciones que convertían a Bilbao en una de las ciudades más sucias y con mayor tasa de mortandad de Europa. Proliferaron enfermedades tales como la tisis, tuberculosis pulmonar, bronquitis, fiebres tifoideas y viruela, y la incipiente investigación médica de la época ten-

dió siempre a atribuir la causa de estos azotes a la mala calidad del aire que se respiraba en el valle del Nervión.

Si la ciudad en sí misma era todo suciedad, no mucho mejor era la situación de la ría, que parecía haberse convertido en el mayor foco de infección de la ciudad. Unamuno poéticamente relataba el lamentable estado de la ría que pasó de ser una tranquila, aunque simple, *lengua de mar* a convertirse en una gran cloaca, ya que al Nervión iban a desaguar todas las alcantarillas de la población. Este foco de insalubridad que recorría toda la ciudad, era continuo surtidor de gérmenes y bacterias y un eficaz propagador de la fiebre tifoidea, ya que a la peligrosidad debida a los vertidos de las aguas sucias de las alcantarillas había que sumar los procesos de fermentación que se producían en el mismo lecho del río. Las *miasmas* o vahos pútridos que ascendían de los fangos del Nervión constituyeron un tema de atención constante en los debates de los próceres y autoridades sanitarias locales en la segunda mitad del siglo XIX, y a ellas se atribuían erróneamente algunas enfermedades que en realidad estaban causadas por factores mucho más complejos. Durante este período, Bilbao vivió con la misma intensidad que el resto de la Europa industrializada decimonónica la pasión por la ventilación y el mismo temor excesivo por la amenaza mortal del *aire viciado*.

En realidad, estos temores eran un reflejo del verdadero problema de fondo de Bilbao, que no era otro que la congestión urbana. Una congestión que se evidenciaba desde el siglo XVII, pero que a mediados del siglo XIX era ya angustiosa y desesperante. La situación de la Villa había llegado al límite. La saturación, el hacinamiento y sus secuelas, la falta de higiene y la enfermedad, obligaban a la búsqueda de mejores condiciones de vida, lo que se convirtió en una obsesión para los bilbaínos, y en especial para la burguesía ascendente, que miraba a sus vecinos más desfavorecidos con una contradictoria mezcla de compasión paternalista y mal disimulada repugnancia.

#### 4.2.2. El plan frustrado de Amado Lázaro (1861)

Una vez analizadas las urgentes necesidades de la población de Bilbao y, tras conseguir de Madrid la ley que garantizaba extender sus límites, se hizo necesario formular un Proyecto de Ensanche. Se realizó tal encomienda al Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Amado Lázaro, a la sazón Ingeniero Provincial de Vizcaya, quien además en el año 1854 había elaborado el proyecto de Ensanche para la Villa de Portugalete y había dirigido las obras de la ría y del puerto. Asimismo, coordinó las obras del camino del Campo Volantín y Deusto.

No debe resultar extraño que se diera el Proyecto de Ensanche<sup>18</sup> a un Ingeniero de Caminos, ya que el encargo no hacía más que adecuarse a una R. O. dictada en noviembre de 1846, por la cual se facultaba a estos profesionales para realizar tareas de urbanismo. Ocurriría lo mismo en otras ciudades peninsulares, como Madrid y Barcelona, con los nombramientos de los ingenieros Cerdá y Castro, respectivamente<sup>19</sup>. El peso de estos profesionales era más que evidente. De hecho, tras el fracaso de los proyectos de Lázaro, la Villa encarga nuevamente anteproyectos a otros dos ingenieros, Pablo Alzola y Ernesto Hoffmeyer. Es más, Lázaro tuvo como obra de cabecera, para su proyecto, la *Teoría General de la Urbanización* de Cerdá. Cerdá, Castro y Lázaro habían estudiado en la misma Escuela, en Madrid, en un momento en el que en ella se respiraba un ambiente antiabsolutista, liberal, progresista y castrense. De hecho, como señala A. Soria y Puig «*Por la ideología liberal de la mayoría de los ingenieros de caminos la Escuela estuvo cerrada en los periodos absolutistas del reinado de Fernando VII, es decir de 1814 a 1820, y de 1823 hasta 1834*»<sup>20</sup>.

En el Proyecto Lázaro no tenían cabida la vaguedad y la incertidumbre. Su posición era inexpugnable. En su proyecto se abstraía de todos los condicionamientos económicos y políticos en que se enmarcaba la situación y realizaba un estudio metódico y pormenorizado, procurando seguir al pie de la letra, el texto de la ley dictada desde la Corte. Lázaro propondrá un plano de ciudad que se encuadra dentro de lo que Choay ha definido como *modelo progresista*, en el pueden incluirse también obras de autores tan diferentes como Owen, Fourier, Richardson, Cabet o Proudhon.

Lázaro inicia su proyecto levantando un plano topográfico que incluía tanto la configuración como la situación exacta de la ciudad y de sus alrededores. Luego, investigó las necesidades de la ciudad, sobre todo se detuvo a examinar el problema de la higiene. Finalmente, fijó el emplazamiento y calculó las dimensiones y disposición de la nueva población. La atención casi obsesiva de Lázaro a los aspectos de higiene urbana se centró en dos variables que irían adquiriendo notable importancia en su proyecto. Por un lado la luz y la ventilación, y por otro la necesidad de zonas verdes. Lázaro entronca sin demasiadas ambigüedades con el urbanismo utópico europeo<sup>21</sup> al plantear la des-

<sup>18</sup> Basurto Ferro, Nieves, 1987, «El plan "Lázaro", el veto a una utopía urbana». *Kobie (Serie Bellas Artes)*. N.º IV, Bilbao. Págs. 101-113.

<sup>19</sup> El anteproyecto de ensanche barcelonés elaborado por el ingeniero Cerdá se desarrolló entre 1855 y 1860, mientras que el de Madrid fue redactado por Castro entre 1857 y 1860. El nombramiento de Amado Lázaro surgía dentro del mismo espíritu y parecía destinado a alcanzar un éxito similar.

<sup>20</sup> Soria y Puig, A. 1979, «*Ildefonso Cerdá. Hacia una teoría general de la Urbanización*». Turner. Madrid Pág. 51, ver nota 4. y también en Bonet Correa, A y otros, 1985, «La polémica Ingenieros-Arquitectos en España. Siglo XIX» Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos. Madrid, Pág. 19.

<sup>21</sup> Choay, F. 1976, «El Urbanismo. Utopías y Realidades» Lumen. Barcelona, Págs. 45-46.



densificación de las ciudades cerradas y proponer el aislamiento de los edificios en medio del sol y el arbolado de los jardines.

Uno de los aspectos más interesantes del Proyecto es el estudio de la evolución de la población. Tras revisar bibliografía y documentación en los archivos locales, realiza una prolija descripción de la situación demográfica de Bilbao y llega a la conclusión de que en el espacio de 150 años Bilbao llegaría a la cifra de 50.000 habitantes, cantidad que entonces pareció desmesurada a sus contemporáneos, y que sin embargo, habría de resultar notoriamente corta.

Para decidir el área de la nueva población se basó en los siguientes puntos: determinación del emplazamiento, orientación y disposición de calles y edificios, fijación de las dimensiones de estas últimas partes y observancia de las prescripciones conocidas con el nombre de *urbanas*. Además consideró que para la determinación del emplazamiento debía tener en cuenta: el aire atmosférico, las aguas, el suelo y la localidad. Pero quizá dentro de este estudio, lo más interesante fueron los cálculos de anchura idónea que elaboró a las calles. De acuerdo con las corrientes científicas de la época vivía con auténtica alarma el problema del confort atmosférico y así, no dudaba en plantear la función higiénica de las calles como *«verdaderos canales de aire, a los cuales viene a parar el mefitismo humano que exhalan las habitaciones por medio de sus diversas aperturas. Son a su vez los pozos y los órganos respiratorios del complejo sistema que llamamos población»*.

Después de múltiples cálculos llega a la conclusión de que la proporción de 35 % de patios y jardines, 35 % para solares y 30 % para calles, era la idónea. Intenta determinar el área de espacio vital que convendría disponer por habitante, asignando a cada persona una superficie de 40 metros cuadrados, que en la práctica se descompondrían en 14 m<sup>2</sup> para espacios libres y ventilación, 14 m<sup>2</sup> para construcción y 12 para tránsito.

Un apartado especial merece el tratamiento de las manzanas y la disposición de las calles. Su idea era: calles rectas; edificios con sus cuatro caras en contacto con el aire; la anchura de las calles idéntica a la altura de los edificios y que en cada edificio sólo habitaran los individuos que pudieran vivir con comodidad e higiene. Establecía igualmente, que las manzanas debían ser cuadradas con 113 metros por lado. En este último punto se aprecia con claridad tanto la influencia de sus colegas Cerdá y Castro como la doctrina de la Escuela de Ingenieros, es decir, la concepción racional del espacio.

Para la ordenación de las calles, partía de la estación del ferrocarril como polo generador debido a su concurrencia. De sus inmediaciones saldría la vía principal de 50 metros de ancho siguiendo la



dirección E.O. En el centro de esta Gran Vía se establecería una plaza o *square* de la que partiría, normal a la anterior, en sentido N.S. otra gran vía igualmente de 50 metros.

Para el resto de las calles, la dimensión idónea se fija en los 20 metros. Lázaro ponía especial énfasis en aspectos tales como el enlace de la estación de ferrocarril con el Puerto, así como en la acertada disposición de la Dársena y de los *Docks* para garantizar el buen funcionamiento del movimiento portuario. También insistía sobre la importancia de la ubicación de la Aduana y otros edificios públicos tales como el Ayuntamiento, la Diputación, el Matadero, el Hospital, las Iglesias..., sin embargo, no presta atención a la zonificación funcional ni a la división de la ciudad en sectores.

Con la ayuda de la Junta de Sanidad, el ingeniero llega a la conclusión de que la Vega de Abando era el lugar mas indicado para el emplazamiento de la nueva población, tanto por sus condiciones naturales, como higiénicas; que el Cerro de Miravilla se podía ocupar con un barrio; que la zona ubicada a la derecha de la ría, denominada Huertas de la Villa, por su humedad no era muy apropiada; y finalmente, que el Casco Viejo, al margen de encontrarse ya colmatado tampoco reunía las condiciones deseables de habitabilidad.

Tras analizar cada uno de los aspectos de su Proyecto, Lázaro, expone conclusiones precisas. La nueva población se asentaría en la Vega de Abando, asignando a cada habitante los ya citados 40 metros cuadrados. Subdividía al Ensanche de la siguiente manera: En Abando y al Noroeste de la estación de ferrocarril se ocuparían 229 hectáreas; en Bilbao la Vieja, 16; en Achuri, una hectárea; dentro de Bilbao, y en la zona de Sendeja, otra hectárea; y por último en las Huertas de la Villa, 6 hectáreas más. En consecuencia, se obtenía un espacio disponible de 254 hectáreas, a razón e 42,33 metros cuadrados por habitante considerando los 60.000 calculados para el año 2010. Ahora bien, este espacio ¿estaba libre o para ser ocupado, previamente debía ser expropiado?. Lázaro, pensaba que siempre el bien general debía prevalecer sobre los intereses individuales o particulares; ¿pero estarían dispuestos los propietarios de esos terrenos a convertirse en expropiados? Curiosamente esto era algo que el Proyecto Lázaro no preveía; como tampoco contempló, cosa extraña en un seguidor de Cerdá, la forma de financiar la ejecución del plan ni la futura relación entre la nueva ciudad y el Casco Viejo.

Puesto sobre la mesa de las diferentes Administraciones el plan fue sistemáticamente rechazado. Abando consideró que era una elucubración intelectual, y Begoña lo tildó de irrealizable. No fue más favorable la reacción de la Diputación Foral de Vizcaya que lo calificó de definitivamente perjudicial para los intereses de las anteiglesias. El mismo Ayuntamiento de Bilbao no apoyó el proyecto

aduciendo cuestiones económicas. Tampoco difieren las opiniones expresadas por la Policía Urbana y la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos<sup>22</sup>. Fueron particularmente expresivas las reacciones de las autoridades de los tres municipios afectados. Mientras Abando planteó el problema en términos de regateo económico, exigiendo una indemnización de al menos veinte millones de vellón<sup>23</sup>, Begoña lo ridiculizó ofreciéndose a ceder gratuitamente todas las hectáreas necesarias a condición de que se llevara a cabo efectivamente todo cuanto figuraba en la propuesta de Lázaro. Bilbao también entendió el asunto en términos de cifras exorbitantes que habría de pagar en concepto de indemnización a las anteiglesias vecinas, y en especial a los ávidos abandotarras. Así lo manifestaba al asegurar que *«el ayuntamiento de Bilbao, por lo que dice relación a la superficie destinada a la construcción de calles y plazas, de paseos y edificios públicos, no puede en manera alguna aprobar el ancho espacio que se demarca en el plano, para esas calles y otras vías urbanas, para esas plazas y centros de nueva población. Los términos de la Anteiglesia de Abando, por efecto de una proximidad a Bilbao, del ferro-carril que arranca desde sus límites más cercanos, de la adquisición de propiedades por sus hijos, han alcanzado un favor que raya en lo fabuloso, que no se logran sino a precios exageradamente elevados, con decir que se paga el pie cuadrado de tierra a 25 y 30 en algunos puntos, y que por tipo general puede evaluarse en 10 está dicho todo. Ahora bien, ¿que tesoros serían precisos para indemnizar los de las calles de 50, 40 y 30 metros, indicados en el plano, alguna de las cuales se estiende cerca de dos kilómetros? ¿Como podría este Ayuntamiento sufragar los gastos, de los que se destinan para estas anchas plazas, para esos jardines y squares demarcados en el proyecto de la nueva población? Le sería de todo punto imposible, sería lo mismo como conspirar contra su ensanche, porque jamás podría adquiridos... Sucede esto en buena hora para los países despoblados de caserío, para los que han necesitado de ser colonizados, para aquellos que contando con vastos campos incultos o eriales logran a corto precio su adquisición. Pero Vizcaya, la provincia más poblada de la Península, para Bilbao, cuyo municipio carece de fuertes ingresos, y cuyas cargas lo consumen, produciendo siempre un déficit anual, sería una utopía, un sueño, un delirio detenerse siquiera a pensar en la posibilidad de espropiaciones tan costosas»*<sup>24</sup>

El error de Lázaro fue realizar un proyecto de ensanche urbano, como si se tratara una nueva ciudad a erigir en un paraje completamente despoblado, sin tomar en consideración que parte de los terrenos estaban ya urbanizados; y que este hecho era vital y transformaba el plan en una decisión política donde se movilizaban intereses inmobiliarios, especulación e intereses particulares, todos

<sup>22</sup> De La Hoz San Miguel, S. 1993, «Un frustrado proyecto de urbanización para el Bilbao del siglo XIX: Amado de Lázaro y su obra para la Villa» en *El Espacio Urbano. III Jornadas de historia Local de Vasconia*. Sociedad de Estudios Vascos. San Sebastián.

<sup>23</sup> Archivo General de la Administración. Correspondencia, 4 de mayo de 1864. Leg.<sup>o</sup> 8968 (I.<sup>o</sup>).

<sup>24</sup> Archivo Histórico Nacional, leg.<sup>o</sup> 101, sig. Ante VIII 5-23.

con fuertes apoyos y resortes en la Administración de la Villa en sus distintas instancias. De una parte, ¿cómo permitiría la burguesía liberal bilbaína que se le despojara de sus propiedades?; y de otra, ¿cómo permitiría la burguesía, compuesta por pequeños hacendados rurales dedicados a profesiones liberales, que se les arrebatara el coto que constituían las anteiglesias de Abando y Begoña?. El plan fue rechazado por la presión de fuertes intereses contrarios.

#### 4.2.3. El primer ensanche: Alzola, Hoffmeyer y Achucarro (1876)

No obstante todas estas dificultades y diferencias, era preciso dar una respuesta a Bilbao, de modo que la misma Junta Consultiva de Caminos Canales y Puertos procedió a fijar los límites máximos de la jurisdicción de Bilbao, para lo que se eligió una Comisión de tres personas facultativas nombradas por el Gobierno, al mismo tiempo que se fijaban los puntos a que estos debían atenerse. El Ministerio de Obras Públicas, avisado de que se avecinaba un agrio debate sobre el tema, designó para la comisión a los ingenieros Juan Moreno Rocafull, Manuel Peyroncelli y Juan Bautista Peyronet, profesionales de reconocida imparcialidad de los que se esperaba que no se vieran afectados por las insistentes presiones de las partes envueltas en el conflicto<sup>25</sup>. Fueron ellos quienes concretaron qué superficie debía ceder cada anteiglesia, concluyendo que ya no serían las 254 hectáreas segregadas sino 154<sup>26</sup>.

Tras la aprobación de lo propuesto por parte del Gobierno de Madrid, se celebró el acto de toma de posesión de los terrenos anexionados, ceremonia que se efectuó el 2 de abril de 1870 y que, naturalmente, fue protestada por las anteiglesias. El 2 de noviembre de 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 Ensanche<sup>27</sup>. Los trabajos estuvieron ultimados en 1873 pero los graves acontecimientos políticos que entonces preocupaban a la ciudad impidieron que el expediente pudiera llevarse a la superioridad, de ahí que fuera necesario esperar al fin de la última contienda carlista para que el asunto volviera a activarse.

Para la elaboración de este definitivo proyecto de Ensanche de Bilbao, se hubo de proceder primero a establecer con toda concreción, los nuevos límites jurisdiccionales de la Villa. Por la parte de

<sup>25</sup> A.G.A. Leg.<sup>o</sup> 8968 (I.<sup>o</sup>).

<sup>26</sup> A.H.N. Leg.<sup>o</sup> 101, sig. Ante VIII 5-23.

<sup>27</sup> «Memoria del proyecto de Ensanche de Bilbao. 1876». Con introducción de Javier Cenicacelaya e Iñigo Saloña. Bilbao, 1988.

Abando, estos comprendieron la estación del ferrocarril, la dársena proyectada y el ramal de unión con aquella, además de la población urbana situada en Abando que pasaría a integrarse en Bilbao. Se añadiría una superficie en los campos de Abando comprendida entre la estación de ferrocarril, la ría y el ramal de unión, de una extensión de 80 hectáreas donde podía establecerse una población de 25.000 almas, bajo la hipótesis de asignar ahora un área máxima de 30 m<sup>2</sup> por habitante.

En lo que respecta a Begoña, la nueva jurisdicción contendría el casco urbano de Bilbao que se enclavaba en aquel municipio así como los paseos de los Caños, Miraflores, el cementerio y demás objetos marcados en la citada Ley de 1861, agregando una zona de 100 metros de ancho a estos límites, lo mismo que por la parte de Abando.

Se observó con todo que, adoptando este perímetro, se disminuía en 28 hectáreas la superficie que Abando debía ceder a Bilbao y en 19 la que esta ciudad se anexionaba por la parte de Begoña, respecto al perímetro aprobado por la Minoría de la Junta Consultiva de Caminos Canales y Puertos. Esto no impidió, no obstante, su aprobación por parte de la Superioridad quien aceptó igualmente el principio por el cual toda propiedad cortada por las líneas del perímetro aprobado, debía comprenderse íntegra en la jurisdicción en que se encontrase su porción mas considerable.

Con todo esto, cuando los proyectistas conocieron la nueva demarcación, se percataron de los notables perjuicios futuros que ésta iba a acarrear a la ciudad ya que si, por un lado y gracias a esta última cláusula, el perímetro quedaría totalmente irregular y sinuoso, por otro, el afán de no perjudicar excesivamente a las anteiglesias les había llevado a reducir tanto el área otorgada a Bilbao que ya resultaba imposible satisfacer las necesidades futuras, al menos para un largo espacio de tiempo.

La ría separaba en dos partes el terreno que comprendía la definitiva jurisdicción de Bilbao. En la margen derecha, la vieja población y poco más, ya que en los nuevos territorios anexionados apenas quedaba espacio para el ensanchamiento. Solo las Huertas de la Villa presentaban una superficie propicia para la edificación, el resto, desde Miraflores y Ollerías pasando por el cementerio de Mallona hasta San Agustín, era prácticamente monte. Sin embargo es preciso destacar que esta limitación no fue suficiente para evitar la ocupación de aquellas empinadas laderas de las montañas por numerosas construcciones. Zonas como las Calzadas, Ollerías o el Cristo serán lugares de asentamiento de numerosa población, de tal suerte que, según veremos, en las décadas inmediatas a la aprobación del Ensanche, serán estos lugares junto a otros situados también en pendientes y desniveles, solares que concentrarán una considerable actividad inmobiliaria.

En la margen izquierda tampoco la zona anexionada de Bilbao la Vieja y la zona del alto de Miravilla (próximo a San Francisco) disponía de los terrenos mas adecuados para la edificación, con lo cual puede decirse que tan sólo los terrenos de la llamada vega de Abando, dada su conformación y orientación, se presentaban como el auténtico emplazamiento para el Ensanche. Pero también este lugar tenía un inconveniente, que era escaso. El problema de las férreas limitaciones territoriales de Bilbao interfería de nuevo en su desarrollo.

Así, la propuesta de Lázaro de ocupar 229 hectáreas de Abando había sido rechazada por excesiva, no obstante, pocos años después y una vez conocidas las nuevas expectativas que se abrían a la Villa, los nuevos proyectistas del Ensanche no la consideraron ya tan descabellada, de tal suerte que solicitan que, al menos, se procurara una solución intermedia entre lo planteado por el Ingeniero y la exigua demarcación otorgada por la Comisión gubernamental. La solicitud fue denegada.

El Ensanche surgirá así desde sus comienzos, y según señalaron sus propios hacedores, *más mezquino que exagerado*, y de esta mezquindad congénita se derivarán múltiples consecuencias negativas sobre las que incidirá además un factor de extraordinaria importancia. Era este el hecho ya mencionado de que el solar sobre el que debía extenderse Bilbao no era un terreno inculto y de escaso valor, antes bien todo lo contrario, *«en una localidad donde no sólo los terrenos de cultivo tienen un precio muy subido por estar destinados a la producción de hortalizas y frutas para el consumo de la población, sino que además existen numerosos jardines particulares de recreo que forman posesiones de gran valor cerradas con tapias y donde hay gran número de edificaciones»*. Todas estas circunstancias serán luego utilizadas como argumentos para justificar hechos como la notable reducción de la anchura de las calles, la disminución de la amplitud de las plazas, parques, jardines y demás lugares destinados al recreo público y, sobre todo, dará rienda suelta a la especulación, actividad que preside la configuración del Ensanche y que tendrá en los autores del mismo unos estrechos colaboradores. El respeto a ultranza de los interés privados y de la propiedad particular será un hecho incuestionable, colocado por encima de las necesidades públicas, y la nueva ciudad pasará a ser solar de fuertes inversiones con los consiguientes beneficios para sus promotores.

El comportamiento ventajista de los promotores bilbaínos no constituyó, en modo alguno, un hecho excepcional en el panorama de expansión y crecimiento de las ciudades europeas, antes bien, puede afirmarse que gracias al proyecto del ensanche de Abando la aristocracia local se homologó con sus vecinas continentales en el aprendizaje y práctica de nuevas actividades de especulación urbanística apoyadas en el gran crecimiento de los capitales garantizados desde el poder público. Como señaló con acierto Antonio

Bonet Correa *«las nuevas posibilidades de inversión bajo la protección oficial hicieron que los ensanches se convirtieran en un negocio rentable para sus promotores. Propuestas de mejora higiénica y social, a la vez fueron una fuente de dinero para las inmobiliarias que los tomaron en mano. Superestructuralmente la nueva ciudad era un elemento de progreso y ornato de la ciudad, desde el punto de vista económico, una operación óptima para los especuladores. Propietarios de terrenos, banqueros, promotores, constructores, burócratas, profesionales y técnicos de la edificación y del urbanismo, en la dinámica de los ensanches encontraron un campo abierto y fecundo, unos para la explotación, otros para el trabajo»*<sup>28</sup>.

En el caso de Bilbao, la actividad de estos grupos sociales orientada al logro de su propio beneficio particular se vio favorecida por el pragmatismo con el que había sido concebido el segundo plan de ensanche. La redacción del «Plan Lázaro» había estado presidida por un afán de rigor, por una pretensión de cientifismo utópico encaminado a la consecución de unos resultados lo más justos y convenientes para la población local, tratándose en definitiva de la propuesta de una ciudad ideal. El nuevo proyecto, en cambio, surgía bajo las premisas del realismo y del sentido práctico. Lejos de formular una propuesta modélica o de validez universal, Alzola, Hoffmeyer y Achúcarro conciben su plan dispuestos a aceptar las restricciones de una concreta circunscripción, la ciudad de Bilbao. Conscientes de sus limitaciones derivadas de imperativos de todo orden, geográficos, climatológicos, legales y espaciales, pero sobre todo económicos, elaborarán un proyecto posible, no único, y sensible de sufrir variaciones. Este planteamiento de la ciudad casi como un organismo vivo, generador de su propia realidad, dado además su protagonismo en la dinámica económica, será un aspecto que denota el definitivo alejamiento de Alzola y sus compañeros de las teorías decimonónicas de los utopistas Owen, Fourier, Cabet, Godin... para alinearse dentro de postulados más cercanos a los urbanistas alemanes de finales de siglo. Esta nueva manera de concebir la planificación con un carácter más abierto, que introduce el trabajo de estos técnicos bilbaínos, es quizá su nota mas sobresaliente y en la que los autores manifiestan con mayor intensidad su deseo de compromiso con su tiempo. Se alejan de la teoría pura para tratar de solucionar cada uno de los problemas de manera independiente, aunque a menudo sin tener en cuenta las vinculaciones de cada uno de estos problemas con el organismo global urbano. Su actitud proyectual está más próxima de quienes como Leonardo Benévolo describe como *«los especialistas y funcionarios que introducen en la ciudad los reglamentos higiénicos y las nuevas instalaciones y que, como deben encontrar los instrumentos técnicos y jurídicos para resolver esas modificaciones dan origen, de hecho, a la moderna legislación urbanística»*<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> En Castro, 1978, «Plan Castro» COAM. Madrid, pag. XVIII.

<sup>29</sup> Benevolo, L., 1981., «Orígenes del Urbanismo Moderno» Blume. Madrid, Pág. 8.

El «Plan Lázaro» se concebía como una rígida matriz dispuesta a ser estampada sobre cualquier superficie. El proyecto de Alzola, Hoffmeyer y Achúcarro se nos presenta como un material dúctil, adaptable a una superficie irregular y cuya trama podía verse perforada por una serie de elementos con los cuales era preciso contar a la hora de desarrollar el resto de la trama urbana. No obstante, con todo, Alzola y sus compañeros hubieron de pagar tributo a su formación. La inevitable tradición del damero se impuso, pues ésta era la doctrina oficial de la escuela española desde que en 1835 se organizó el Cuerpo de Ingenieros Civiles<sup>30</sup>; lo mismo que las forzosas referencias a los maestros Cerdá y Castro; pero mientras las enseñanzas del ingeniero catalán se diluyen hasta resultar prácticamente marginales, las de Castro serán utilizadas de un forma sustancial y para ello basta revisar las bases mismas sobre las que los proyectistas bilbaínos apoyarán su trabajo y compararlas con las que plantea el ingeniero madrileño. Las coincidencias son constantes, hasta llegar a la transcripción literal en algunos de los puntos. Llama además la atención el lenguaje técnico tan similar empleado en ambas memorias, tan distinto del utilizado por Lázaro.

En este sentido es significativo comprobar como la palabra higiene pierde el protagonismo que había disfrutado en el proyecto de Lázaro, lo mismo que esa convicción de estar realizando algo de trascendental importancia no ya para el futuro de la ciudad, sino de la humanidad en su conjunto. Alzola, Hoffmeyer y Achúcarro, por su parte, se presentarán como unos técnicos profesionalmente cualificados, responsables de realizar un proyecto viable para Bilbao. Abandonarán por inalcanzables los baremos higiénicos impuestos por su antecesor, no discutiendo ya las medidas mas idóneas de salubridad sino simplemente, las posibles. Dicha revisión se hará igualmente extensiva a aspectos como la amplitud de las calles, la superficie y distribución de los espacios libres o la conformación de la manzana habitable.

La tibieza de los términos con que está redactado el capítulo destinado a la manzana, nos revela el relativo interés de los autores del nuevo plan por establecer un modelo tipo para este elemento a pesar del enunciado con que encabezan el apartado «Distribución de las manzanas en solares» donde exponen *Uno de los problemas mas importantes en un proyecto de ensanche es la distribución que de las manzanas debe hacerse; pues de ella depende tanto el mas libre acceso a las habitaciones del aire, la luz y el sol, agentes indispensables para la salubridad y saneamiento, como la aglomeración mayor o menor de los habitantes.*

<sup>30</sup> Por lo que se refiere al plano de Bilbao, Antonio Bonet Correa señala que «la cuadrícula ordenada no era pura coincidencia o mimetismo, sino un arraigado concepto racionalista de que la ciudad moderna debía ser diseñada dentro de la tradicional planta de retícula cuadrangular, aunque en ella se incluyan —como es el caso— vías diagonales con el fin de conectar o unir sus distintas partes a la malla general de red ortogonal», en Castro, 1978, «Plan Castro» COAM. Madrid, pag. XIX.



De esta manera, si bien el principio de zonificación no aparece en esta memoria de una manera expresa, tal como es el caso de Castro para Madrid, sin embargo sí se manifiesta de una manera implícita teniendo precisamente en la manzana uno de sus agentes mas eficaces. En total el número de manzanas proyectadas en Abando ascendía a ciento cuatro, a las que se sumaban otras doce más ubicadas en el Campo Volantín<sup>31</sup>. Aunque Alzola, Hoffmeyer y Achúcarro no lo declarasen de modo programático es obvio que tenían una idea bastante clara de la distribución social que previsiblemente habría de tener el Ensanche. El valor de los solares y el tipo de edificación serían los encargados de cristalizarla: *«Si la edificación tuviera que hacerse con fondos municipales, hubiéramos fijado desde luego la disposición que en cada parte del ensanche deberían tener las manzanas para cumplir con los preceptos de la higiene y comodidad; pero como los encargados de llevarlo a cabo son los propietarios de los terrenos, de poco serviría el que presentáramos modelos de todas ellas en particular, pues no tardarían en demostrarnos al construir, que habíamos andado ligeros en disponer sin su conocimiento del derecho que les asiste»*.

Igualmente 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. Lejos quedaban, por utópicas, las propuestas de Lázaro. Los autores se limitarán así 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. La manzana higiénica, proporcional, pierde su función modular universal. La manzana planteada y aplicada a la manera de Cerdá ya no tiene sentido. No puede ser una medida válida para ser adaptada a todo lo largo de la malla urbana. Alzola, Hoffmeyer y Achúcarro realizarán como alternativa una propuesta múltiple de las varias manzanas posibles, desde la más higiénica a la menos salubre, es decir, desde la ocupada por un solo edificio y rodeada de jardines, hasta la absolutamente colmatada de edificación, con el fin de proponer una serie de modelos, variados, más o menos económicos, capaces de dar cobertura a las cada vez más complejas necesidades de la población. Significativamente la manzana cambiaba diametralmente su función y pasaba de ser el agente homogeneizador e igualitario que veíamos en Cerdá o Lázaro, a ser el factor de segregación y jerarquización social.

En lo que respecta al trazado de la nueva ciudad, fue trascendental para Bilbao el diseño del eje de la Gran Vía, pues ella debería actuar de nexo de unión del tráfico de la población existente entonces con el Ensanche y, además, a ella quedaría subordinada la planifi-

<sup>31</sup> Véase «Colección de los informes y documentos mas interesantes que constan en las actas del Ayuntamiento de Bilbao, comprende del 1.º de abril 1877 al 30 de junio 1879» Vda. de Delmas Bilbao 1879.



cación del resto de las calles. La Gran Vía arrancaría así de la encrucijada de las calles de la Estación (hoy calle Navarra), de la Sierra (hoy calle Buenos Aires) y de la carretera a Balmaseda (luego calle Estación y actualmente calle de Hurtado de Amézaga), punto donde se proyectó una plaza circular. Este cruce resultaría de trascendental importancia para la comunicación presente y futura de Bilbao ya que suponía el empalme obligado entre el Casco Viejo y la futura población y, por otro lado, era el encargado de aglutinar y expeler el tráfico que posteriormente se repartiría por las arterias mas importantes del Ensanche. Adicionalmente, la justificación de este arranque para la Gran Vía estaba en la proximidad que la futura plaza detentaría respecto de la principal estación de ferrocarril de la Villa.

Mayores dificultades plantearían, sin embargo, la trayectoria y destino de aquel gran eje, ya que se suscitaron una serie de dificultades que redujeron notablemente las opciones de los proyectistas. En un principio se vio la posibilidad de aprovechar una calle abierta recientemente que enlazaba esta futura plaza circular con la plaza de Abando. No obstante, esta opción se descartó ya que, por un lado, el trozo de calle mencionado era demasiado estrecho para convertirse en la vía pública mas importante de la ciudad y, por otro, la prolongación de la misma en línea recta, seguiría una ruta tan desacertada que no se atendería a ninguna de las exigencias planteadas. Además la corrección de la dirección de aquella, una vez rebasada la plaza de Abando, acarrearía tales inconvenientes que agravaría aún más la situación pues supondría la expropiación de numerosos solares de muy alto costo y, puesto que la calle, por reciente, no presentaba aún ninguna edificación en sus costados, su eliminación tampoco perjudicaría a intereses ya creados.

Eliminada esta opción, se pasaba a buscar otra, la mejor entre las pocas que eran viables. Así, finalmente, la Gran Vía desembocaría junto al Asilo de San Mamés y en las cercanías de Olabeaga pues ese punto poseía muelles sobre la ría, en él estaban situados los fondeaderos y además, reunía un pequeño caserío preexistente.

La Gran Vía arrancaría pues de la plaza Circular, cuya ampliación ya se había previsto y discurriría en línea recta hasta el punto señalado. Una gran plaza en forma elíptica (la futura plaza de Federico Moyúa), marcaría un importante hito urbano ya que en ella se produciría el cruce de la Gran Vía con otras dos vías diagonales de primordial relevancia dentro del sistema circulatorio de la ciudad (serían luego las calles de Elcano y Ercilla). A partir de ese momento se hablaría de la Gran Vía propiamente dicha, es decir hasta la Plaza Elíptica, y de su prolongación, desde la Plaza hasta el final, hasta el actual monumento al Sagrado Corazón.

La ocupación de los solares del primer tramo de la Gran Vía marcó, por su parte, el ritmo de crecimiento de la nueva ciudad. Hubo

momentos en que el ritmo se hizo acelerado, sobre todo en las últimas décadas del siglo pasado, para hacerse más moderado en otras. A medida que las construcciones se iban insertando en los solares de ambas márgenes de la Gran Vía, las manzanas de alrededor (plaza Circular, primer tramo de Estación, calle de Berástegui, calle de Ledesma...) se veían igualmente cubiertas de edificaciones.

Sin embargo, su prolongación conoció una ocupación notablemente más ralentizada, pues no se inició aquella hasta bien entrada la primera década del presente siglo y su consolidación es un hecho prácticamente reciente.

De cualquier forma, es un aspecto notorio que la Gran Vía, luego Gran Vía de San Mamés, hoy Gran Vía de López de Haro, se presentaba como un terreno cuyo valor era máximo en las tablas de cotización. En su proyección, los autores cubrieron no sólo unas necesidades de tipo práctico, sino que sobre ella se verterán toda una serie de contenidos simbólicos, de tal suerte que a partir de ella se pasaría a la ordenación del espacio de una forma jerarquizada en la que la mayor o menor proximidad determinaría un rango dentro de la escala social.

Pero, insistiendo sobre la génesis de esta Gran Vía bilbaína, la elección de la desembocadura de la misma en las proximidades del Asilo de San Mamés, más conocido como la Misericordia, no por obligada resultó, en opinión de algunos, la más idónea. El Asilo no dejaba de ser una mera institución benéfica, importante y de fuerte tradición en la ciudad, pero no con el suficiente rango como para hacer desembocar en ella la arteria más importante de todo el Ensanche. Por otro lado, el acceso a los muelles de Olabeaga no resultaba sencillo. Las irregularidades del terreno impedían un acceso directo y, además, la inevitable necesidad de comunicación con la zona de Basurto, obligaba a construir otra vía que facilitara también la salida hacia Balmaseda. Para Pedro Guimón, autor junto con Ricardo Bastida de uno de los proyectos de Ampliación del Ensanche en 1905, la Gran Vía debió haber unido directamente el Arenal con Basurto dado que, en su opinión, la tendencia de Bilbao era ir extendiéndose hacia el mar como último límite. La línea apuntada entre el Arenal y Basurto debió haber sido el auténtico eje del Ensanche.

La importancia simbólica que se deparaba a la Gran Vía desde su concepción parecía augurarle un tratamiento más generoso del que recibió realmente. Sin embargo su anchura fue de tan sólo 26 metros, 13 de los cuales corresponderían al arrecife central y el resto se hallaría dividido en dos aceras de 3 metros y dos paseos de 3,5 metros cada uno. Para valorar la cicatería de esta propuesta no haría falta remitirse al plan de Lázaro donde esta vía se concebía con una amplitud de 50 metros, sino que, como señalan los pro-

pios autores del Plan, bastaría recordar que tanto en los ensanches de Madrid como de Barcelona las vías contaban con dimensiones que iban de los 30 a los 50 metros y que incluso San Sebastián, cuyo vecindario no llegaba a la mitad del de Bilbao, había dado 34 metros a su avenida de la Libertad emplazada en el nuevo ensanche de la población. La justificación de esta raquítica decisión se quiso excusar por el inevitable peso de los factores económicos.

Pese a todas las limitaciones aludidas, el nuevo ensanche se organizó morfológicamente gracias a esta columna vertebral, de 1.600 metros de longitud y orientada en dirección E-O, la que ofrecía, según sus proyectistas, las mejores condiciones climatológicas para Bilbao. En su recorrido esta vía se veía interrumpida por otra también importante aunque de menor anchura, orientada en dirección N-S (la actual Alameda Recalde). En el núcleo generado por la intersección se cruzaban en diagonal otras dos vías de importancia (las calles de Elcano y Ercilla) todo lo cual generó un gran centro elipsoidal, la ya mencionada plaza Elíptica. Estos potentes ejes emergían sobre un fondo de cuadrícula para la que se había elegido la forma rectangular generada por las calles paralelas a los ejes E-O y N-S.

Cerraba el diseño al S-E la citada calle Estación (hoy Hurtado de Amézaga) encargada de canalizar el tráfico desde el casco viejo hasta la plaza de Zababuru, lugar donde aquel vendría a engrosarse con el flujo circulatorio procedente del populoso barrio de San Francisco, para continuar por la Alameda de San Mamés hacia las afueras. Por su parte la Alameda de Mazarredo, al oeste y paralela a la ría, haría las veces de cinturón de circunvalación.

El realismo y los intereses privados hubieron de imponerse también a la hora de aplicar las medidas para estas nuevas calles; así, 18 metros se juzgaron suficientes para el *boulevard* y para una calle normal a la Gran Vía y que cruzara la plaza central, es decir para las diagonales. Para el resto las dimensiones se fijaron entre los 15 y los 12 metros, trazándose incluso alguna de 10 metros en lugares donde puntos de congestión forzosos así lo requiriesen<sup>32</sup>.

El empeño de crear una ciudad nueva para Bilbao, hizo olvidar a los autores del Plan, o al menos relegar, considerablemente, a la antigua población, a su viejo casco. En la Memoria del proyecto de Ensanche, apenas merece un apartado: «*Proyecto de las nuevas edi-*

<sup>32</sup> Los intereses privados debieron de tener un peso decisivo, ya que pasaron por encima de las directrices aprobadas por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, en cuyo informe se señalaba expresamente la necesidad de dotar de la mayor amplitud posible a las calles de una población como Bilbao, a la que no dudan de augurar un importante crecimiento. La Junta advertía que las dimensiones nunca debieran de ser inferiores a 30 mts. para la Gran Vía, 20 mts. para el Boulevard, y 17 a 15 mts. para las arterias restantes, con un mínimo infranqueable de 12 mts. para algunas vías excepcionales. A.H.N. Lég.<sup>o</sup> 101, sig. Ante. VIII 5-23.

ficaciones en la margen derecha y reformas en el casco de la actual población», siendo estas reformas tan limitadas y puntuales que puede decirse que su enunciado fue casi un acto testimonial.

Tan solo se estudiaron algunas reformas secundarias, sin contemplar la posibilidad de apertura de nuevas vías a través de aquellos populosos barrios necesitados de recibir la acción del aire puro y de los rayos solares. En realidad, se comprueba aquí una vez más que el planteamiento de los ensanches del siglo XIX en el ámbito europeo estaba orientado únicamente a facilitar el crecimiento urbano, y no a organizar la ciudad. La ausencia de una visión integradora y unitaria del hecho urbano global, entendido como fusión de las estructuras de la ciudad nueva y la ciudad vieja, constituye una carencia fundamental que pone en cuestión todo el concepto de ensanche, que hace aguas al no ser capaz de resolver los problemas de higiene y funcionalidad heredados, ni de hacer frente a la impelente demanda de vivienda de las masas de emigrantes atraídas por el proceso industrializador<sup>33</sup>.

La justificación para las insignificantes propuestas de Bilbao se buscó esta vez en el hecho de que aún no se hubiera dictado la ley de expropiaciones del 10 de enero de 1879 y, por consiguiente, la no aplicación en España del principio de la adquisición de zonas contiguas a las calles y de la facultad de adquirir fajas de suficiente fondo para poderlas vender repartidas en solares.

Pasaba el tiempo y el Ayuntamiento retrasaba el inicio de las reformas de cualquier tipo, hasta que en febrero de 1892, Edesio Garamendi, entonces arquitecto jefe de Obras Municipales, formula un proyecto de apertura de una calle destinada a unir el puente de la Merced con la plaza de Santiago, agregando la ampliación de esta última.

Con el nuevo proyecto Garamendi pretendía que el trazado de la mencionada calle facilitara la comunicación de la antigua ciudad con los barrios de la margen izquierda próximos al puente de la Merced, que iban creciendo a un ritmo inusitado. El obstáculo a superar era el de siempre, es decir, el económico. Sin embargo, el arquitecto confiaba en que al no ser demasiado ambiciosa la propuesta pudiera ser sufragada por el Ayuntamiento. Contaba con que una vez finalizada esta fase del proyecto, podía pasarse a una segunda etapa de mayor envergadura consistente en el derribo del pórtico de Santiago, para así constituir una plazuela que sirviese como punto de arranque de otra vía dirigida hacia la antigua casa Consistorial (en la llamada Plaza Vieja, junto a San Antón). Sin embargo, esta propuesta no mereció la aprobación del Ayuntamiento quien no la juzgó de suficiente interés como para emplear en ella

<sup>33</sup> Así lo expresa Teran, F. de *«Planeamiento Urbano en la España Contemporánea. Historia de un proceso imposible»* GG. Barcelona 1978. Págs. 31 ss.

sus siempre escasos recursos. Por su parte, la crítica en el aspecto técnico llegaría mas tarde de la pluma de Pablo Alzola para quien la reforma planteada por Garamendi era poco menos que superflua ya que, en su opinión, lejos de solucionar el problema vial, lo haría aún mas complicado. El asunto de la intervención en el Casco Viejo quedó pues, de nuevo, en suspenso, salvándose el núcleo fundacional de la Villa de una drástica remodelación que hubiese desvirtuado completamente su ambiente histórico en aras de una imposible, cuanto innecesaria, modernización.

Hubo de agotarse el viejo siglo para que en 1904 la Comisión de Fomento del Ayuntamiento de la Villa abriera una información pública acerca de la conveniencia de realizar un plan de reforma y ensanche interior del Casco de Bilbao, de su grado de necesidad y de las líneas generales que debería abarcar. La información al respecto tuvo un amplio eco gracias a la prensa local en la que se presentó bajo el titular *«La reforma y ensanche del Casco Viejo»*. Con ello el Ayuntamiento parecía tratar de hacer un sondeo de opinión, tomar el pulso a la clase dirigente de la ciudad, probablemente en un deseo de conocer la predisposición de aquella a apoyar una empresa de tal magnitud, en un momento en el que la economía de la ciudad conocía una ralentización de su crecimiento económico.

La respuesta al llamamiento debió ser escasa y un periodista de *«El Nervión»* se dolía de la apatía observada entre quienes debían concurrir a tan importante invitación. Entre las contadas contestaciones figuró la enviada por la Asociación de Arquitectos, quien entendió que la necesidad y conveniencia del ensanche del Bilbao antiguo era un hecho claro *Baste fijarse para convenir en dicha necesidad, en la densidad de población, en el perímetro de la zona que se especifica en el plan de reforma, el cual es de 10 metros por habitante; los vecinos carecen de la higiene necesaria por hallarse materialmente hacinados, siendo conveniente que esto desaparezca..* Para ello presentaron una propuesta que consistía en formar junto a la Basílica de Santiago una especie de plaza donde deberían desembocar libremente las calles de la Cruz, Correo y Bidebarrieta, mas la de Santa María y Nueva convenientemente ensanchadas. También veían la necesidad de expropiar los edificios existentes entre Barrercalle y Carnicería Vieja para llegar a formar manzanas con vías de 12 metros de anchura que vendrían a parar a la plaza del Mercado.

Pero quizá la respuesta mas significativa fue la que vino del mismo Pablo Alzola, quien en su calidad de proyectista del Ensanche y de ex-alcalde de la Villa se vio en la necesidad de exponer su opinión respecto de un asunto que él mismo calificó *«de gran trascendencia»*. Para ello elaboró el escrito titulado *«Dictamen relativo a un Plan de reforma del Casco de Bilbao»* en el que plantea una serie de alternativas, desde la idealmente mejor a la más viable, partiendo

siempre de la base de que, para cualquier mejora en el Casco Viejo, era preciso partir de las cercanías del puente del Arenal. La que se encontraba más cerca de las posibilidades de la Villa consistía en el trazado de una gran vía aprovechando la fachada oriental de la calle de Bidebarrieta, para demoler todos los edificios de la acera opuesta, entre los que se hallaban algunos de gran coste como «El Sitio»; desaparecería la manzana que se encontraba enfrente de la puerta principal de la iglesia de Santiago y las otras dos que se encontraban entre las calles de Carnicería Vieja y Belosticalle, saliendo la nueva alameda a la plaza del Mercado. La apertura de esta calle llevaría consigo el derribo de unas 70 casas y la salida de 3.500 personas hacia otros barrios, hecho que descongestionaría en parte la zona. Sin embargo inmediatamente después de su exposición el mismo Alzola considera que el coste de las obras iba a resultar tan gravoso para el erario público que no encontraba justificación para lanzarse a tal aventura. Utilizando textualmente sus palabras el proyecto *«no era práctico»*. A continuación, en un tono no exento de cierto paternalismo, invitaba a las autoridades a una vuelta a la razón y a proceder a un nuevo estudio de reformas secundarias en la línea de las que él mismo propusiera 30 años atrás.

La opinión de Alzola debió pesar sin duda en la decisión final y de alguna forma sentenció cualquier medida llamada a reformar, de una forma sustancial, el viejo casco de la población. Claro que la adhesión de la poderosa Liga Vizcaína de Productores al contenido del *«Dictamen...»* también hubo de contribuir a ello. Esta política contraria a las reformas debió sentar precedente en la Corporación bilbaína ya que en 1920 Juan Migoya, abogado en su día de la Sección de Fomento del Ayuntamiento de Bilbao, con motivo del II Congreso de Estudios Vascos celebrado en Pamplona, hacía las siguientes y reveladoras declaraciones *«(...) una norma es que las capitales vascongadas deben pensar únicamente en ensanches exteriores, en ensanches de ampliación, de urbanización de nuevos terrenos, no en ensanches interiores, de reforma del casco antiguo. Los ensanches interiores suponen grandísimo dispendio, no solamente hay que expropiar el terreno y costear la urbanización de las nuevas calles, sino además hay que pagar las edificaciones viejas que se derriban y hasta indemnizar las industrias establecidas en ella, lo que, de momento, hace mas aguda la crisis de la habitación»*.

Con esta política se garantizó la preservación urbanística del centro histórico, pero en parte se malogró la posibilidad de establecer una buena relación entre las dos ciudades. La Ría marcó para siempre la frontera entre ambas: de un lado la vieja población de tenderos y mercaderes, la de las Siete Calles, del otro la nueva urbe capitalista ambiciosa y elitista, la del Ensanche. La vieja apiñada en sus estrechos límites hubo de asumir la paralización de su desarrollo, vio como sus posibilidades de transformación se limitaban a rellenar con nuevas edificaciones los angostos solares que la política de derribos había generalizado dentro de sus estrechas calles

adoquinadas. Acurrucado y congelado dentro de sus límites, el Viejo Casco contemplaba el crecimiento del vecino Ensanche con un cierto resquemor que se tradujo, en ocasiones, en hostilidad manifiesta. Si a estas dos fuerzas urbanas en oposición se añade la descarnada presencia de los barrios populares que entonces crecían sin control en los bordes exteriores del Ensanche, se comprenderá que en vez de plantearse como una ciudad cohesionada y enriquecida por su ensanche, Bilbao se estaba conformando como una urbe fragmentada en la que se yuxtaponían sectores autónomos, con vida e identidad propias, habitados por una población también diferenciada y con intereses diversos.

#### **4.2.4. Tensiones y conflictos en la construcción del primer ensanche (1876-1900)**

##### **4.2.4.1. El marco legal del conflicto: Bases y Ordenanzas**

Las expectativas de los urbanistas del siglo XIX sobre el crecimiento de la población fueron totalmente superadas por la realidad, dado que en 1894 Bilbao tenía ya una población de 61.070 habitantes. La saturación urbanística era la tónica del Casco Viejo y la zona de Bilbao la Vieja, y el aumento provocaba una progresiva, aunque selectiva y no total, ocupación del Ensanche. En algunos barrios se vivía una situación límite, y aunque se decía que la superficie media por habitante era de 17,17 mts<sup>2</sup>, los vecinos apenas disponían de 13,85 mts<sup>2</sup><sup>34</sup>. Era necesaria una expansión urbana, la ciudad necesitaba sobrevivir a la oleada inmigratoria.

Sin embargo, un análisis del plano del Ensanche nos revela que, en 1894, las vías ya abiertas en el entorno de Albia eran muchas menos que aquellas que restaban aún por urbanizar. Las calles trazadas, sin contar el Campo Volantín, suponían 13.632 metros lineales de fachada utilizable, o 681 solares de 20 metros cada uno, mientras que la parte realmente edificada sumaba 7.589 metros, esto es, apenas 379 solares de análogo frente<sup>35</sup>. Es decir, que tan sólo se había ocupado con edificaciones aproximadamente la mitad de las calles abiertas. Si, por otro lado, estas calles sólo suponían la mitad de las que previsiblemente debían constituir la completa urbanización del Ensanche, llegamos a la conclusión de que, al cabo de 20 años de proyectarse el Ensanche que debía desahogar la ciudad, sólo la cuarta parte de la vega de Abando se encontraba cubierta por construcciones.

<sup>34</sup> García Merino, L.V. «La Formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao» Bilbao 1987 pág. 423

<sup>35</sup> «Marcha de las edificaciones en el Ensanche» E. Epalza Revista «Bilbao» 5 de octubre 1895.



¿Qué motivaba esta descompensación entre la multiplicación angustiosa y real del número de habitantes y la escasísima superficie construida en el Ensanche?. Y, en otro orden de cosas, ¿Qué tipo de obras y viviendas se estaban ejecutando en el nuevo Ensanche?, ¿se respetaban aquellos 30 mts<sup>2</sup> por habitante estipulados sobre el papel del proyecto?.

Para intentar contestar a estas preguntas es preciso retrotraerse al principio, al momento en que, superados los escollos legales y de todo orden y, tras obtener el visto bueno de la *Junta Consultiva de Caminos Canales y Puertos*, emisora del último dictamen favorable, el proyecto de Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer es por fin aprobado. A partir de aquel esperado momento, el objetivo se centra en hacer efectivo lo plasmado en el plano, es decir, pasar de la esfera de la especulación al ámbito de la realización material.

Comienzan así desde 1878 las solicitudes por parte de los propietarios para urbanizar los terrenos que poseen en Albia por lo que, además de la *Memoria del Proyecto de Ensanche*, la Comisión del Ensanche dicta una serie de Bases<sup>36</sup> sobre las que habrían de fundamentarse las iniciativas de construcción. En dichas Bases, se habla de la cuestión económica, exponiéndose en primer lugar la situación del Municipio en materia tributaria. El sistema privativo que regía en la zona —recuérdese que los territorios pertenecían a las anteiglesias— impedía el cobro de los impuestos directos. Como consecuencia, la Corporación se veía privada del mayor recurso que concedía la *Ley de Ensanche de 1876* a los ayuntamientos para la realización de las ampliaciones de sus ciudades. Este hecho es fundamental para entender la conflictividad que presidió la génesis del primer Ensanche bilbaíno.

Dentro de las mismas Bases, se proponían seis condiciones a los que habría de sujetarse toda nueva edificación. En estas normas se habla de la cesión gratuita de los terrenos de vía pública por parte de los propietarios que solicitaran su urbanización, de la tasa que debían abonar en concepto de edificación, de las obligaciones que adquirirían respecto de la construcción de aceras, instalación del alcantarillado, etc... y se tocaba el espinoso tema de las expropiaciones y de los recursos municipales que iban a destinarse a obras de urbanización del Ensanche. La delicadeza con que hubieron de redactarse estas normas debió ser extrema dada la embarazosa situación jurídica y económica en que se encontraba el Ayuntamiento. La situación se exponía en los siguientes términos: «(...) donde los municipios dispongan de los importantes recursos que produzcan las fuertes contribuciones que se destinan a los ensanches, les será más indiferente que los propietarios cedan o no gratuitamente los terrenos, puesto que dispondrían de fondos especiales destinados a su adquisición,

<sup>36</sup> «Memoria del Proyecto de Ensanche de Bilbao» Imprenta Litografía y Librería de Juan Delmas. Bilbao MDCCCLXXVIII pág. 109



pero tratándose de esta villa, en la que repetimos que por ahora hay que renunciar a la contribución directa cedida por el Estado, el Ayuntamiento se vería en la absoluta imposibilidad de llevar a cabo la urbanización proyectada, si no encontrase un apoyo eficaz en los propietarios, como los primeros interesados en dar valor a sus fincas, y si al mismo tiempo, no arbitrarse otra clase de medios para conseguir la realización de las obras»<sup>37</sup>.

Las Bases se aprobaron el 27 de septiembre de 1877. En ellas los autores abordaban también las condiciones higiénicas, la solidez y la amplitud con que debía dotarse el Ensanche: *Condiciones de salubridad y policía a que deben ajustarse las nuevas construcciones*, donde se detallaba lo relativo a alineación, alturas de pisos, números de plantas, superficies de patios, etc.... hasta llegar a quince puntos.

Para iniciar las obras de urbanización de las calles era necesario, previamente, conseguir que los propietarios de los solares cedieran sus terrenos gratuitamente<sup>38</sup>. En octubre de 1878<sup>39</sup>, se firmaba el acuerdo entre el Ayuntamiento y los propietarios. Una vez conseguidos los solares para calles, la nueva superficie quedó subdividida en tres zonas: casco antiguo, el ensanche y las afueras, siendo este último ámbito aquel que, rodeando al Casco Viejo y al Ensanche, no pertenecía ni a aquellos ni a las anteiglesias. Eran los bordes mismos de la ciudad planificada. Parece ser que en el momento en que estos límites fueron a trasladarse al plano, se interpuso el mencionado acuerdo entre los propietarios y el Ayuntamiento, resultando así que «(...) en las zonas de los terrenos anexionados de Abando, o sea de la margen izquierda de la ría, deben considerarse como de la antigua población y sujeta en su totalidad a aquellos reglamentos las calles de la Estación y de la Sierra, que deben merecer igual concepto la calle de la Paz que estaba abierta y edificada en gran parte y que en la proximidad de los muelles de Ripa, hay que adoptar como línea divisoria la acera de la derecha del camino que baja hacia el río (...) Que la zona de Ensanche del Campo Volantín debe considerarse toda la edificación proyectada como emplazada en las afueras y, por consiguiente, sujeta a las disposiciones y ordenanzas del Ensanche y que el barrio comprendido entre las calles de Bailén, la ría y López de Haro —calle Miravilla—, se considera enclavado en el Casco Antiguo»<sup>40</sup>.

Los propietarios se encendieron de cólera cuando comprobaron que ciertas zonas eran asimiladas al Casco Antiguo y quedaban sometidas a las antiguas ordenanzas, por las cuales las construcciones eran menos costosas y contemplaban una serie de ventajas: mayor

<sup>37</sup> «Memoria del Proyecto...» Op. Cit. pág. 112

<sup>38</sup> Archivo General de la Administración. Sección Educación y Ciencia. Carta al Ministerio de Fomento del 24 de octubre de 1882.

<sup>39</sup> Archivo General de la Administración... Op. Cit.

<sup>40</sup> Parece que dicha disposición se aprueba definitivamente, es decir se aprueba la línea divisoria el 27 de mayo de 1882. A.G.A. S.E.C. Leg 8968 (1.º parte)

número de pisos, balcones, amplitud de los aleros, cuerpos salientes de edificación y entramados de madera. Igualmente, se suavizaba todo lo relativo a alcantarillado y aceras<sup>41</sup>. Los afectados como Zorrilla, Uhagón, Villavaso, Solaegui, Echevarría y Goiri<sup>42</sup>, recurren a Madrid en busca de una salida que les favoreciera. En uno de los escritos enviados por estos propietarios bilbainos se puede leer («...») *¿cómo puede en ningún tiempo llamarse casco antiguo de la Villa a lo que jamás antes del ensanche ha correspondido a la jurisdicción de Bilbao? ¿Cómo puede considerarse aplicables las Ordenanzas del casco antiguo a lo que ha sido hasta el momento del ensanche jurisdicción de Abando y Begoña?*<sup>43</sup>». Lo cierto es que a pesar de que sobre el papel, y haciendo un balance histórico del proceso, las pautas por las que finalmente se rigió la materialización del ensanche bilbaíno beneficiaban de manera objetiva a los propietarios, los dueños de solares edificables no fueron nunca de la misma opinión. El de Bilbao fue uno de los pocos ensanches europeos donde apenas se hizo uso de la expropiación y reparcelación de terrenos como vía para gestionar eficazmente la ejecución del proyecto de expansión ordenada de la ciudad. Sin embargo, ello no impidió que los propietarios locales se presentaran como víctimas y se enfrentasen repetidamente a la Administración en numerosos pleitos, reclamaciones y recursos de alzada. La defensa de sus intereses les llevó a reunirse en un poderoso grupo de presión denominado Asociación de Propietarios de Fincas Urbanas, que celebró su asamblea fundacional el 19 de octubre de 1903<sup>44</sup>.

De otra parte, había una cuestión que pesaba igualmente en la situación. En el interior de las poblaciones, gozaban los ayuntamientos de la plenitud de sus facultades en cuestión de policía y salubridad, mientras que en las zonas del Ensanche aquellas facultades se hallaban limitadas por la superior inspección del Gobierno, y en las zonas todavía más apartadas de la población, la autoridad del municipio se reducía a lo que establecía la *Ley de Ensanche de 1876*. La autoridad municipal, como las ondas de un estanque, se iba de-

<sup>41</sup> «Hay que advertir que por efecto de las condiciones extremadamente onerosas establecidas por los propietarios del ensanche, y de las resistencias que mostraron, para adoptarlas, los dueños de los terrenos enclavados en la zona intermedia, comprendida entre el antiguo casco y los nuevos barrios, que hubo que trazar una línea divisoria que segregó de la zona de Albia, el núcleo de San Francisco y las calles de la Estación y la Sierra, y sin embargo, abrigo la creencia de que se le han cargado al ensanche los gastos de distribución de aguas hechos en esos barrios, que no pertenecen a su recinto, ni contribuyen con su presupuesto de ingresos, pero lo mas extraño es, que se hayan llevado los rendimientos de suministro de aguas a la caja de la villa y el pago de los intereses al ensanche». «La cuestión del Ensanche» artículos del Sr. X en contestación al Sr. Exoristo. Bilbao 1893 pág. 30

<sup>42</sup> Recogido en Construcciones Civiles. Instancias de los Srs. Justo de Zorrilla y D. Uhagón solicitando se reforme la Condición B. del R.D. que rige para el Ensanche de la Capital 19 mayo 1883. Archivo Histórico. Leg. 101 Sig. Ant. VIII 5-23

<sup>43</sup> Construcciones Civiles. Instancias... Op. Cit.

<sup>44</sup> «Estatutos de la Asociación de Propietarios de Fincas Urbanas de Bilbao». Imprenta de El Nervión, Bilbao, 1903. Véase también la reseña periodística aparecida en *El Nervión* el 23 de enero de 1904.

bilitando a medida que se alejaba de su centro<sup>45</sup>. Esta debilidad de la autoridad municipal era aprovechada por algunos propietarios para presionar sobre Madrid, comprometiendo a la Junta Consultiva en pleitos y reclamaciones, situándola en una posición difícil, hasta el punto que, no atreviéndose a tomar decisiones drásticas que revocarían las tomadas por el Ayuntamiento de la Villa, esta misma Junta sugiere la conveniencia de unificar las ordenanzas de construcción del Casco Antiguo y del Ensanche<sup>46</sup>. Con esta medida, argumentaba, ambas partes resultarían beneficiadas.

El *Proyecto de Ordenanzas de Construcción vigente en el Casco y Ensanche de la I. Villa de Bilbao*<sup>47</sup>, se publicó en 1885. En él se hacía una clasificación de las calles en órdenes, correspondiendo al primero todas aquellas vías que tuvieran por lo menos 15 metros, al segundo orden las que tuvieran 8 o más y al tercer orden todas las que contaran con menos de 8. Se prohibía en lo sucesivo, la apertura de calle alguna que tuviera menos de 10 metros, aunque fuera puramente particular.

En las calles de primer orden, la altura máxima debería ser de 20 metros y en ellas se permitiría levantar casas de cuatro pisos y buhardillas sobre piso bajo, mientras que en las de segundo y tercer orden, tendrían como máximo cuatro pisos sobre el bajo<sup>48</sup>. Estas dimensiones, que hoy no parecen excesivas, constituían sin embargo una ampliación del 25 % del volumen edificatorio previsto inicialmente. Se prohibían absolutamente las buhardillas habitables en primera crujía y también que aquellas se construyeran en más de un piso. Así mismo, quedaba prohibida la construcción de entramados de madera en los muros de las fachadas medianeras y contiguas. Las cajas de las escaleras debían ser igualmente de fábrica. En cuanto a los solares, en estos debía dejarse un espacio libre para patios cuya extensión superficial representara cuando menos el 25 o el 20 % de la suya<sup>49</sup>. En estas Ordenanzas de 1885, se adjunta el *Proyecto de Ordenanzas Especiales, reglas a que deben someterse las construcciones que se hagan fuera de la población, de interior y del ensanche*. En las reglas se señala muy expresamente que en la zona de las afueras se podrán levantar «(...) todas las construcciones que pertenezcan a edificios rurales o casas de campo y las destinadas a industrias de las prohibidas en el interior de la población

<sup>45</sup> Construcciones Civiles. Instancias.... Op. Cit.

<sup>46</sup> Véase *Construcciones civiles. Expediente y planos formados por el Ayuntamiento para establecer la línea divisoria de la población antigua y su zona de ensanche*. (25 de noviembre de 1882). A.H.N. Leg.<sup>o</sup> 101, sig. Anti. VIII 5-23.

<sup>47</sup> Dichas Ordenanzas fueron editadas en Bilbao por la Imprenta M. Echevarría, Jardines 10 bajo, en 1885.

<sup>48</sup> Se trataba de una nueva trasgresión del dictamen de la Junta Consultiva, que en la segunda resolución de su informe planteaba que «Los edificios del ensanche no tendrán mas de 3 pisos sobre el bajo, y sólo en la Gran Vía de San Mamés y en la calle Boulevard, que le sigue en importancia, podrá permitirse que sus edificios tengan 4 pisos sobre dicho piso bajo». A.H.N. Leg.<sup>o</sup> 101, sig. Anti. VIII 5-23.

<sup>49</sup> «Proyecto de Ordenanzas de Construcción...» Op. Cit.

y la zona de ensanche; corresponden a esta denominación todas las casas de labranza y las que no reúnan condiciones de casas de vecindad propiamente dichas, ni por su situación, ni por el objeto a que se destina<sup>50</sup>» y que el propietario que desee edificar en dicha zona y todos los que están interesados en que se urbanice una parte cualquiera de ella, lo solicitarán del Ministerio de Fomento, con sujeción a la Ley de ensanche de las poblaciones<sup>51</sup>. Paradójicamente, este apartado de las nuevas ordenanzas aceleraría más un proceso que lamentablemente se venía produciendo en la Villa. El de la ocupación de estos espacios de las afueras que constituían los bordes de la ciudad, no por casas de labranza, sino por numerosas casas de vecindad. La debilidad legal del Ayuntamiento fue aprovechada por la falta de escrúpulos de los propietarios de estos terrenos quienes edificaron en los peores solares, sin atenerse a la normativa vigente en lo referente a las construcciones —Casco o Ensanche— y no asumiendo, además, los gastos derivados de su urbanización. De esta manera fueron posibles los núcleos de viviendas populares en las zonas de Mena, Miravilla, Iturribide, Solokoetxe, y también en ciertos terrenos de la zona del Cristo o Tívoli. Y fueron precisamente estas zonas y aquellas construcciones las encargadas de absorber buena parte de la ingente población inmigrante. Los datos del padrón del año 1894 revelan con claridad el aumento del vecindario al que se asiste en las mencionadas áreas desde la fecha de 1885. Durante ese lapso de tiempo el crecimiento de la población en aquellos lugares fue como sigue:

*Tabla 4.1: N.º de habitantes según el padrón de 1894*

	N.º de habitantes		N.º de habitantes
Cantarranas	238 <sup>52</sup>	Solokoetxe	523 <sup>52</sup>
Zavala-Mena	1.142 <sup>52</sup>	Iturribide	205 <sup>52</sup>
Cristo	118 <sup>52</sup>	Tívoli	230 <sup>52</sup>

Estos habitantes no llegaron a instalarse en el Ensanche, donde de haberlo hecho hubiesen ocupado unas siete hectáreas, es decir, unas 8 manzanas de las 104 que conformaban el Ensanche. Por el contrario, en los suburbios de la Villa se asentaron sin obedecer normativa alguna; aunque, eso sí, renunciando forzosamente a las mínimas condiciones de salubridad y urbanización. La proliferación de pequeños ensanches marginales y la presión de los propietarios llevó a la Administración Central a colocarlos en la categoría de Ensanche.

<sup>50</sup> Estas Ordenanzas especiales a efectos del artículo 22 de la Ley del 22 de Diciembre de 1876 aprobadas por R.D. del 1 de julio de 1885 «Proyecto de Ordenanzas de Construcción...» Op. Cit.

<sup>51</sup> «Proyecto de Ordenanzas de Construcción...» Op. Cit.

<sup>52</sup> «Marcha de las edificaciones en el Ensanche V» E. Epalza 2 de noviembre de 1895

El Ayuntamiento, por su parte, respondió que el Ensanche debía establecerse como una zona preferente<sup>53</sup>, limitada a la propia urbe planificada, y que no podía incluir estas ampliaciones promovidas por particulares. A esta situación se sumó, en 1890, la anexión de la anteiglesia de Abando, zona que mantendría las ordenanzas de la antigua anteiglesia<sup>54</sup> hasta 1896, año en el cual se reclama que esa zona se considerara como suburbio, de las afueras... Finalmente en 1899 *las edificaciones en Abando, Basurto, La Peña, Zorroza y Ola-beaga, tendrán que sujetarse al reglamento de las afueras, o sea, que sólo se podrán construir chalets, pero en manera alguna casas de vecindad. La zona considerada por el Sr. Ministro de la Gobernación como las afueras abarcaba una extensión de 811 hectáreas*<sup>55</sup>.

La medida era improcedente, como se puso claramente de manifiesto cuando el Ayuntamiento presentó su idea de realizar un Plan de Ampliación del Ensanche, entre 1889 y 1890. Los terrenos y viviendas de la vega de Abando se habían revalorizado de tal forma que sólo las clases acomodadas pudieron acceder a esta zona. Le urgía al Municipio contar con viviendas para alojar a una clase trabajadora siempre creciente. Dado este estado de cosas el Ayuntamiento inicia un juicio por lo contencioso administrativo contra la decisión que al respecto tomaba Madrid<sup>56</sup>. Lo cierto es que el Ministerio pretendía apoyar la causa de la Congregación bilbaina. *Se pretende hacer creer que con la disposición ministerial se benefician los intereses del Municipio, pero aunque así resultara no debe ser esta la única aspiración del Ayuntamiento, pues su principal misión es velar por los intereses generales del vecindario*<sup>57</sup>. Y ¿cuáles eran estos ?.

El Municipio estaba dividido, la lucha de intereses entre las distintas facciones de ediles debía ser dura<sup>58</sup>. El caos en que se había sumido la ciudad alertó a los distintos sectores cívicos sobre la necesidad

<sup>53</sup> La zona preferente debía considerarse la que comprende las calles y plazas que comunican la población antigua con el ensanche y que fuera de esta zona consideran de interés preferente cubrir el arroyo de Elguera hasta el parque público proyectado. A.G.A. S.E.C. Leg. 8967

<sup>54</sup> A partir de 1883 la república de Abando contaba con un «Reglamento para la construcción y Reformas de edificios en la República de Abando» editado por la Imprenta de J.E. Delmas, en Bilbao 1883

<sup>55</sup> «Las edificaciones en Abando». «El Nervión» 24 de febrero 1899

<sup>56</sup> «Las edificaciones....» Op. Cit.

<sup>57</sup> «Las edificaciones en Abando». «El Nervión» 18 de mayo 1899

<sup>58</sup> En la Prensa podían leerse cosas como «Si el Municipio de Bilbao no hubiera considerado desde un principio de gravedad suma la revocación del acuerdo municipal por providencia gubernativa, no hubiera seguramente recurrido al recurso de alzada. Esas comisiones informativas que, al parecer ahora se conforman con lo que en principio rechazaron, han dejado transcurrir un tiempo precioso hasta el extremo de que si se ha de resolver el asunto por acuerdo de la mayoría del Concejo, se hace preciso la celebración de una sesión extraordinaria que está anunciada para mañana. Abrigamos la esperanza de que, contra el informe de las dos comisiones reunidas, habrá que recurrir en alzada el Excmo. Ayuntamiento pues no es posible que la mayoría de los señores. Concejales dejen indefensas a los propietarios que tienen adquiridos derechos y contraído compromisos, con las edificaciones levantadas al amparo de las ordenanzas vigentes». El Nervión 18 de mayo de 1899

de contar con unas ordenanzas capaces de servir de guía en la construcción de la ciudad. Con el nuevo siglo se habla de emprender la reforma definitiva del corpus existente, así como de la naturaleza de la nueva normativa<sup>59</sup>.

Una Comisión de prestigiosos profesionales elaboraría, desde 1903, un nuevo proyecto de Ordenanzas<sup>60</sup>. El espíritu del nuevo cuerpo de disposiciones legales reflejaba la consulta de las Ordenanzas de Berlín, Bruselas, Hamburgo, Frankfurt y París<sup>61</sup>. Las nuevas Ordenanzas bilbaínas entraron en vigor el 1 de enero de 1907<sup>62</sup>.

#### 4.2.4.2. Tránsito de las Ordenanzas

Pero, si importante es recordar el enorme peso que jugaron las Ordenanzas en la génesis urbana del Bilbao de entre siglos, igualmente revelador resulta el conocimiento de cómo aquellas normas fueron transgredidas. Los infractores, argumentando ambigüedades de la redacción, o no argumentando nada, faltaron a la Ley en numerosas ocasiones. No hubo distinción de zonas. Los trasgresores actuaron tanto en el Ensanche, como en el Casco Viejo o en las afueras, aunque probablemente los incumplimientos fueran en progresión ascendente conforme disminuía la categoría de las calles.

Enrique Epalza, arquitecto municipal<sup>63</sup>, hacía un reflexión sobre la situación que presentaba la construcción en Bilbao en una serie de artículos publicados por la Revista *Bilbao*<sup>64</sup>. En ellos, desde su comprometido cargo de funcionario del Municipio, Epalza reconocía que el Ayuntamiento había tenido que ceder ante las presiones de los propietarios en aspectos tales como la reforma de la altura de los edificios. El porfiado empeño de aquellos señores había conseguido que el número de pisos sobre la planta baja fuera de cua-

<sup>59</sup> Notas Municipales «*El Nervión*», 16 de noviembre 1899; «La reforma de las Ordenanzas municipales», 5 de febrero 1900; ¿Y las Ordenanzas?, «*El Nervión*», 3 de mayo 1900; «La reforma de las Ordenanzas Municipales». *El Nervión*, 30 de octubre 1901

<sup>60</sup> Formaban la Comisión el Secretario Ortiz de Viñaspre, el ingeniero industrial F. Mejón, el Arquitecto Municipal José Picaza, el Jefe de la Sección de Gobernación Daniel Errazu, el Médico Inspector Enrique García Ancos, el Jefe de Laboratorio Jesús Aristegui y el Jefe de la Sección de Fomento Juan. U. Migoya. «El Proyecto de Ordenanzas Municipales». *El Nervión* 27 mayo 1903

<sup>61</sup> «Las nuevas Ordenanzas Municipales» «*El Nervión*» 1 de mayo 1903

<sup>62</sup> Proyecto de Modificaciones de varios artículos de las Ordenanzas Municipales de la I. Villa de Bilbao que la Comisión de Fomento lleva a la aprobación del Excmo. Ayuntamiento 13 de agosto de 1918 ( en esta publicación están incluidas las Ordenanzas de 1906).

<sup>63</sup> Enrique Epalza fue Arquitecto Municipal de Bilbao entre 1899 y 1903. Profundo conocedor de toda la problemática del Ensanche, fue autor del Primer Proyecto de Ampliación del Ensanche, plan que redactó entre 1899 y 1900, pero que fue rechazado.

<sup>64</sup> «Marcha de las edificaciones en el Ensanche» Op. Cit.

tro para todas las calles y no de tres para gran parte de ellas según era preceptivo. También consideraba que se había cometido falta, esta vez de imprevisión, al admitir el artículo 37 de las Ordenanzas de Construcciones gracias al cual a un solar de 25 metros de fondo se le computaba el 20 % para patios, mientras que para otro de mayor extensión y cuyo fondo solo fuera 24,95 metros, se le computaba sólo el 10.

En lo que hacía referencia a la densidad del Ensanche, es decir, a la relación entre superficie y habitante, aunque aún resultaba difícil apreciar si lo estipulado se cumplía, dado que aún gran parte de la superficie estaba por ocupar, lo cierto era que el Municipio había consentido la construcción en zonas no destinadas a ese objeto «(...) guiándose para ello de mal entendidos pujos de economías, incompatibles con la representación y responsabilidad ajenas al elevado papel que aquella Excm. Corporación desempeña, por encargo de la Ley, en el desarrollo del Proyecto»<sup>65</sup>. «Por ejemplo se permitió la edificación de un almacén particular sobre el emplazamiento de una de las rampas de la escalinata de San Vicente, hecho que se consintió por ahorrarse la expropiación del terreno. Con esta actuación, se perjudicó notablemente el trazado de las Rampas de Uribitarte. Allí surgieron, además, una serie de edificaciones en uno de sus extremos gracias a una transacción realizada con el propietario de los terrenos quien pudo convertir en solares edificables algunos terrenos destinados a esparcimiento público. También la aludida interpretación del artículo 37 antes mencionado suponía una seria amenaza para el mantenimiento de la tasa de 30 m<sup>2</sup> por habitante. Sin embargo, los casos apuntados por Epalza no suponían sino una parte de los que se venían sucediendo, de tal forma que el propio Ayuntamiento publicó en el Boletín Oficial de Vizcaya una serie de aclaraciones llamadas a recordar a los propietarios sus obligaciones.

Las irregularidades continuaron produciéndose, no obstante, de modo que la Comisión de Fomento<sup>66</sup> elaboró un informe proponiendo tomar medidas contra quienes, por ejemplo, hubieran construido de forma antirreglamentaria un segundo orden de buhardillas en sus fincas, sugiriendo que, para empezar, se les concediera un plazo para derribarlas. Pero las denuncias no se limitaban al tema de las buhardillas sino que por la Sección correspondiente al Ramo de Obras Públicas, se puso en conocimiento del Ayuntamiento la existencia de 150 habitaciones construidas sin arreglo a la Ley. Se habían edificado casas de cinco pisos, de seis y hasta alguna de siete, dándose el agravante de que, entre las casas denunciadas, se encontraba alguna perteneciente a uno de los ediles. Por su parte, el periódico «El Nervión» afirmaba te-

<sup>65</sup> «Marcha de las edificaciones en el Ensanche IV» Rev. «Bilbao» 26 de octubre de 1895

<sup>66</sup> Archivo Municipal de Bilbao Ex. 4-100-3-1894?



ner conocimiento de la existencia de mas de 500 casas irregulares, asegurando que entre las viviendas existían algunas que no tenían más que una sola alcoba y ella habitada por matrimonios con hijos, lo que venía a decir que, aquella única estancia servía a la vez de dormitorio, cocina, comedor y otros usos, hecho que, desde el punto de vista de la higiene, resultaba inadmisibile.

El tema de las infracciones y las denuncias aparecidas en la Prensa local avivaron la llama de la polémica. En el Ayuntamiento, en el que el Partido Socialista había conseguido hacerse con algunas combativas concejalías, las discusiones se fueron haciendo cada vez más encendidas. En una sesión celebrada en febrero de 1893 se supo gracias a un informe emitido por la Sección de Fomento, que tanto en el Casco Viejo como en el Ensanche, multitud de sextos pisos y de plantas bajas eran ocupadas ilegalmente. En esa misma sesión, ya no se hablaba de infracciones en 500 casas sino en 700 e, incluso, en 2.000, afirmando uno de los presentes que la mayoría de las edificaciones levantadas en Bilbao presentaban alguna anomalía respecto al Reglamento vigente. Además, según algunas denuncias aparecidas en la Prensa<sup>67</sup> las irregularidades en la construcción no eran sólo achacables a la relajada honestidad de los promotores sino que, según los argumentos expuestos, la responsabilidad debía hacerse extensiva a algunos arquitectos y maestros de obras.

Por su parte, igualmente irregular era la situación que presentaban algunos solares. Dado que los propietarios no habían cumplido con el requisito reglamentario de cerrar con una valla sus respectivas fincas, aquellos lugares se habían ido convirtiendo en auténticos vertederos de basura y de escombros, siendo estos terrenos desocupados abundantes en pleno corazón del Ensanche. Además se daba también la circunstancia de que ciertos propietarios habían levantado en solares céntricos, sin permiso del Municipio, cobertizos de mala muerte que luego alquilaban a precios fabulosos ya que eran empleados por los nuevos inquilinos como locales comerciales, talleres, almacenes o garajes. De esta manera, los dueños del solar se mostraban cada vez más remisos a edificar sobre un lugar en el que, sin gastos, obtenían unos pingües beneficios<sup>68</sup>.

#### 4.2.4.3. El caso de las Calles Particulares

El estado que debían presentar las calles de Bilbao durante las últimas décadas del siglo pasado debió ser, en general, bastante poco halagüeño. Calles a medio urbanizar, el pavimento levantado a causa de las obras de saneamiento, solares invadidos por escombros, andamios y, a la noche, la oscuridad más absoluta en determinadas zonas, donde los vecinos reclamaban con insistencia, una mayor

<sup>67</sup> «Los arquitectos» «La Gaceta del Norte» 14 de junio 1902

<sup>68</sup> «Los solares en el Ensanche» «El Porvenir Vasco» 30 de octubre de 1908



atención para el alumbrado público. En fin, Bilbao estaba sembrado de obras por todas partes, realizadas sin demasiado orden y faltas del necesario control. Un panorama desalentador que venía a agravarse los días de lluvia «(...) *haciendo del paraguas escudo de avance y contención ante el azote de la lluvia y el viento; salvando charcos y zanjás, como en una carrera de obstáculos y exponiéndose de continúa a un peligroso resbalón en la «bustina» del piso, o a romperse la crisma contra la valla o el cerrado de una obra*<sup>69</sup>», así describen A. Echave y J.E. Delmas, dos «bilbaínos de pro», su aventurada incursión por la Gran Vía de López de Haro. Pero este estado lastimoso que presentaba la ciudad debía agravarse en lo referente a las calles particulares, según reflejaban los diarios del momento donde los ciudadanos, tras exponer sus quejas, se cuestionaban la existencia misma de este tipo de calles<sup>70</sup>.

La mayor parte de las calles particulares aparecidas en el Ensanche surgen de una interesada y «particular» interpretación de las normas por parte de ciertos propietarios de terrenos. Cuando un promotor quería abrir una calle pública en el Ensanche, tenía que empezar cediendo el terreno que era preciso para abrir la calle y, pagar su urbanización<sup>71</sup>. De estos gastos luego, el Ayuntamiento, le reintegraba parte con el importe de los derechos de edificación, una vez que se había construido. No obstante, en el caso de las calles particulares, se imponía la condición de que los derechos de edificación debían revertir también en el Ayuntamiento ya que se entendía que cuando un propietario abría una calle particular era por los beneficios que con ella iba a obtener.

Sin embargo, algunos promotores encontraron la forma de eludir los compromisos legales y el medio del que se valieron fue simplemente no solicitar permiso de ninguna clase, haciendo ver que estas calles eran simples patios de vecindad. El argumento del que se sirvieron fue sacado probablemente de un apartado que se recoge en la *Memoria del Proyecto de Ensanche* y que dice así: «*En el interior de las manzanas podrán abrirse pasos descubiertos o calles cuya anchura mínima sería de 6 metros. La superficie ocupada por calles o paseos se considerará como parte del 30 o 20 % de la manzana que según los casos ha de dejarse libre, subsistiendo la obligación del 12 % de patios interiores*<sup>72</sup>».

Fue muy probablemente así como surgieron pequeñas calles —la mayor parte de las veces sólo atraviesan una manzana—, estrechas y, lo que es más importante, situadas en pleno centro del Ensanche<sup>73</sup>. Este fue el origen de la calle de Escruza —hoy forma parte

<sup>69</sup> Echave, A. y Delmas, J.E. «Cuadros de la vida bilbaína» Bilbao 1965 pág. 48

<sup>70</sup> «Las Calles Particulares» «El Nervión» 24 de julio 1902

<sup>71</sup> Ver «Memoria del Proyecto de Ensanche...» Op. Cit.

<sup>72</sup> Ver «Memoria del Proyecto.....» Op. Cit. Pág. 80

<sup>73</sup> Las calles particulares bilbaínas tenían un sólido precedente histórico en sus homónimas madrileñas. Tal y como lo desvela Antonio Bonet Correa, en la capital

de la calle Diputación, hoy con el mismo nombre—, o de la actual calle de Arbieto, las cuales van a desembocar o están muy próximas a la Gran Vía. Igualmente calle particular fue la que unía Ibáñez de Bilbao con la actual calle de Pío Baroja —hoy de Uribitarte—, lo mismo que el callejón sin salida que desemboca en esta misma plaza y que, antes como ahora, se denominaba calle Nervión.

El mismo origen de calle particular tuvo la actual calle de Barrainkua que en un principio sólo atravesó una manzana, la formada por las actuales de Lertsundi, los Heros, Alameda de Recalde y Ajuria-gerra —la manzana 31 del Ensanche— y que luego, tras desistir el Ayuntamiento de la construcción de la gran Plaza porticada de Los Arcos<sup>74</sup>, se prolongó también a la manzana que aquella hubiera ocupado —la 37 del Ensanche—.

También calle particular hubo de ser sin duda la entonces llamada de La Perla —actualmente Echevarrieta— o la calle del Príncipe que une el muelle de Ripa con la actual plaza de Venezuela. Pero quizás el ejemplo mas llamativo sea el de Particular de Zabalburu, hoy conocida como Ledesma que, arrancando de la calle de la Sierra —hoy Buenos Aires— discurre paralela a la Gran Vía hasta Astarloa.

Ninguna de estas pequeñas calles figuraba en el *Proyecto de Ensanche*, por lo que éste se vio modificado de forma sustancial, sobre todo lo que se refiere a un buen número de céntricas manzanas que fueron seccionadas por vías minúsculas que, no obstante, han perdurado hasta el presente.

Resulta curioso destacar como Alzola y otros habían previsto la ocupación de estas céntricas manzanas por viviendas unifamiliares rodeadas de jardines, manzanas que, con toda probabilidad, representarían la más óptima relación superficie-habitante. Sin embargo, lejos de esto, la Gran Vía fue un solar preferentemente reservado a viviendas de alquiler de nivel alto —aunque no en exclusiva— y, además, sobre todo, el primer tramo de esta vía principal se fue ocupando por las oficinas de las cada vez más numerosas entidades bancarias, así como por compañías de seguros y sedes de sociedades empresariales, es decir, por actividades directamente relacionadas con el mundo de la industria y las finanzas. La vocación

---

del reino un Decreto de Canovas del Castillo aprobado en 1864 había conseguido «dar satisfacción a los empresarios partidarios de la especulación al hacer que los espacios en un principio dedicados a jardines fuesen reducidos al 30 % y en algunos casos al 20 %, y que los espacios libres de las manzanas que se destinaban a patios y jardines interiores se convirtiesen en calles particulares», en Castro, 1978., «Plan Castro». COAM. Madrid, pag. XXXVII.

<sup>74</sup> Sobre el tema de la fallida construcción de una segunda Plaza Mayor para Bilbao ver Basurto Ferro, N. «Plaza de los Arcos, un nuevo proyecto de Plaza Mayor para Bilbao» Rev. KOBIE Bellas Artes. Diputación Foral de Vizcaya n VI 1989

residencial de élite siguió ostentándola el tradicional Paseo del Campo de Volantín, hasta el trasvase a la vecina población de Neguri, ya en el presente siglo.

Pero volviendo sobre el tema de las calles particulares, parece ser que su proliferación fue finalmente motivo de preocupación para las autoridades, de modo que estas decidieron poner coto a los abusos de algunos terratenientes. Así en las nuevas Ordenanzas, se destina un apartado al tema. En él puede leerse: «No se permite la apertura de ninguna calle particular. Si algún propietario quisiera abrir alguna calle que no figurase en los planos oficiales de la población deben solicitarlo cumpliendo todos los requisitos que para el caso se ponen en vigor. Si el Ayuntamiento admite el proyecto, se dará al expediente la tramitación necesaria para que la nueva calle quede incluida en el plano oficial de la población.

No podrá ser admitido ningún proyecto de calle que no figure en los planos oficiales, sino en el caso de que reúna las siguientes condiciones: Que la calle tenga cuando menos 12 metros de anchura y ceda libre de toda carga y gratuitamente el terreno ocupado por ella; que el propietario solicitante se comprometa a costear los gastos de urbanización incluyendo en ella el alcantarillado y la instalación de tuberías de agua y gas permitiendo que ejecute las obras el Ayuntamiento, si este lo juzga conveniente y en todo caso bajo la dirección de los facultativos municipales; que el pavimento las aceras, andenes, tuberías y demás servicios, sean de los mismos modelos que el Ayuntamiento emplea en las urbanizaciones de las calles públicas: que el trazado de la calle esté en línea recta; que tenga salida por sus dos extremos y que divida regularmente la manzana. Una vez terminada la calle e instalados en ella los servicios, sería recibida como pública por el Ayuntamiento que cuidaría de su conservación y entretenimiento». Respecto a las edificaciones que erijan en ellas se dice: «Las construcciones que se levanten en una calle abierta y recibida conforme a los anteriores artículos, satisfarán los correspondientes derechos de edificación que se aplicarán para devolver a los particulares urbanizadores los gastos de la urbanización excepto el valor de los terrenos. A este fin se les abrirá en la Contaduría Municipal el crédito correspondiente, sin que en ningún caso pueda recibir mayor cantidad que el importe de dichos gastos. Todos los espacios libres que no tengan el carácter de vía o servidumbre pública, serán considerados como patios o solares destinados a la edificación debiendo cerrarse, y en ningún caso podrán estar abiertos al tránsito público de vehículos y peatones<sup>75</sup>».

Con todo, la práctica irregular de abrir calles particulares sin respetar las Ordenanzas se hizo también extensiva a la Ampliación del Ensanche donde han quedado numerosos ejemplos entre los que cabría destacar el de la Calle Particular de Costa y el de la Calle Particular de Indauchu por citar los casos más llamativos.

<sup>75</sup> «Del Proyecto de Nuevas Ordenanzas. Apertura de calles» «El Nervión» 4 de junio 1903

#### 4.2.5. La configuración de la ciudad: Propiedad y élites urbanas

Pasaremos ahora a estudiar la relación existente entre los propietarios que controlaban el suelo, y por lo tanto las posibilidades de edificación, el precio y la especulación que se derivaron del mismo, y el asentamiento de la población según clase y nivel de renta.

La estructura de la propiedad territorial constituye un elemento básico para entender el desarrollo urbano en todo momento y lugar. Esta premisa alcanza su máximo protagonismo durante el *liberal* siglo XIX, durante el que cualquier limitación sobre el ejercicio absoluto de la propiedad era considerada con horror.

Ultimamente distintos trabajos han abordado este asunto desde diversas perspectivas y ámbitos<sup>76</sup>. Sin embargo, las investigaciones que han tratado las ciudades vascas durante el siglo XIX y primer tercio del siglo XX omiten generalmente profundizar sobre este apartado<sup>77</sup>. La razón última de este vacío estriba en la escasez y difícil acceso a fuentes sobre la materia referidas al País Vasco.

<sup>76</sup> Al respecto se pueden destacar las obras de Mas, R., 1982, *El barrio de Salamanca*, Madrid, y Tatjer, M., 1988, *Burgueses, inquilinos y rentistas*, Madrid, además de sus trabajos en importantes obras colectivas: Tatjer, M. «Propiedad inmobiliaria y espacio urbano. Aproximación a su estudio», *Revista de la Universidad Complutense*, n.º 115, pp. 49-82; Bonet Correa, A. (Ed.), 1985, *Urbanismo e Historia Urbana en el Mundo Hispano*, Madrid, 2 vol., VV.AA., 1986, *Madrid en la sociedad del siglo XIX*, Madrid; Bahamonde Magro, A. y Otero Carvajal, E. (Eds.), 1989, *La sociedad madrileña durante la Restauración. 1876-1931*, Madrid; VV.AA., 1984, *El Pla de Barcelona i la seva història. Actes del I Congrés d'Història del Pla de Barcelona*, Barcelona; VV.AA., 1989, *Historia Urbana i intervenció en el centre historic*, Barcelona; VV.AA., 1989-90., *Història urbana del Pla de Barcelona. II Congrés d'Història del Pla de Barcelona*, Barcelona.

Como planteamientos teóricos generales y estados recientes de la cuestión referidos al caso español: Monclus, Francisco Javier y Oyón, José Luis, «Espacio urbano y sociedad: algunas cuestiones de método en la actual historia urbana» en *Urbanismo e Historia Urbana...* I, pp. 425-443; Monclus, F.C. y Oyón, J.L., «La aproximación espacial en la historia urbana» en *Historia urbana del Pla de Barcelona*, pp. 587-603; Álvarez Mora, A., 1992, «Problemas de investigación» en «Historia Urbanística» *Historia Urbana*, I, pp. 83-102; y Bahamonde, A. «La historia urbana», en Fusi, J.P. (Ed.), 1993, *La Historia en el 92, Ayer 10*, Madrid, pp. 47-61. Para una puesta al día de éste y otros aspectos de la historia urbana contemporánea en el campo internacional: Morris, R.J. & Rodger, R., 1993, *The Victorian City. A reader in British Urban History*, Londres, Rodger, Richard (Ed.), 1993, *European Urban History*, Londres, (sobre España: Oyón, J.L. «Spain», pp. 36-59).

<sup>77</sup> Destaca entre los estudios de ámbito vasco la magnífica obra de García Merino, 1987, *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, Oñati. También sobre Bilbao Arpal, Jesús y Minondo, Agustín, 1978., «El Bilbao de la industrialización: una ciudad para una élite», *Saioak*, n.º 2, pp. 31-68; Basurto Ferro, Nieves, 1989, *Bilbao 1876-1900. Historia de su Ensanche y su Arquitectura*, Tesis Univ. Complutense, Madrid; Rodríguez-Escudero Sánchez, Paloma, 1991, *El Ensanche de Bilbao*, Tesis Univ. Complutense, Madrid. En cuanto a Vitoria y San Sebastián señalar Arriola, Pedro María, 1991, *La producción de una ciudad-máquina del capital. Vitoria-Gasteiz*, Bilbao; y Calvo Sánchez, M.ª Jesús, 1993, *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*, San Sebastián, 1983, Recientemente se ha publicado los trabajos de las III Jornadas de Estudios Históricos Locales de Vasconia. *El espacio urbano en la Historia*, Cuaderno de Sección Historia-Geografía, 21, Iruña.

Descartando de antemano un Catastro —que en nuestra área no llegó a implantarse hasta después de la Guerra Civil— y de no considerar la documentación notarial, las fuentes que pueden arrojar luz sobre la estructura histórica de la propiedad durante el diecinueve y primer tercio del veinte son básicamente las de origen fiscal y registral. Ambas son bien conocidas y han sido ampliamente utilizadas desde múltiples puntos de vista por distintos investigadores<sup>78</sup>. Sin embargo, las particularidades inherentes al Régimen de Concierto Económico, vigente en Vizcaya de 1878 a 1937, supuso la tardía implantación en el Señorío de las contribuciones directas, y más concretamente, la inexistencia de una Contribución Territorial con base estadística efectiva hasta ya entrado el siglo XX<sup>79</sup>.

Los trabajos efectivos para la implantación de la Contribución Territorial comenzaron en Vizcaya el año 1906<sup>80</sup>. Por lo tanto, descontando estadísticas locales y listas de propietarios para acceso a representaciones políticas —generalmente de escasa calidad— y a la espera de la elaboración de un inventario definitivo de los fondos administrativos de la Diputación Foral de Vizcaya, no contamos con datos fiscales efectivos sobre la propiedad antes de esa fecha.

Sin embargo, la Diputación de Vizcaya era consciente de la necesidad de contar con informaciones contrastadas sobre la riqueza efectiva del territorio. En febrero de 1884 se aprobó un nuevo Reglamento para imposición y cobranza de la contribución sobre inmuebles, cultivo y ganadería, e industria y comercio, y en no-

<sup>78</sup> Sobre el empleo de estas fuentes puede consultarse Tatjer, M. y López, M. «Las fuentes fiscales y registrales y el estudio de la estructura urbana» en Bonet Correa, A., 1985, *Urbanismo e Historia Urbana en el Mundo Hispano*, Madrid, Vol. I, pp. 445-493 y Tatjer, M., 1987, «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*, Barcelona, pp. 617-639.

No entraremos a considerar el Registro de la Propiedad Territorial como fuente histórica, ya que exige un tipo de aproximación global muy laboriosa distinta a la que se planteará en estas páginas. Un ejemplo de su empleo en el ámbito periurbano de Bilbao: Beascoechea Gangoiti, J.M., 1993, «Sociedad y política territorial en Getxo (1855-1935): la familia Aguirre-Coste» en *III Jornadas de Estudios Históricos Locales de Vasconia. El espacio urbano en la Historia*, Cuaderno de Sección Historia-Geografía, 21, pp. 301-328.

<sup>79</sup> Sobre el largo proceso de implantación del catastro y la Contribución Territorial en España ver Tatjer, M., 1988, «La contribución territorial urbana (1716-1906)» en *El Catastro en España 1714-1906. De los catastros del siglo XVIII a los amillaramientos de la segunda mitad del siglo XIX* (Vol. I), Madrid, pp. 135-173 y, 1988, «La contribución territorial urbana a lo largo del siglo XX (1906-1979)» en *El Catastro en España 1906-1989. De la Ley de 1906 a la época actual* (Vol. II), Madrid, pp. 61-101. La particularidades del régimen fiscal y administrativo vasco en Alonso Olea, E.J., 1993, *El Concierto Económico durante la Restauración y la II República. Negociaciones, evolución y consecuencias*, Tesis Univ. País Vasco, Leioa.

<sup>80</sup> Alonso Olea, E. J., *El Concierto Económico...*, especialmente pp. 456-525 y 715-724. La base jurídica y reglamentaria desarrollada en Migoya, J.E., 1910, *La nueva tributación directa en Vizcaya. Industrial. Territorial. Utilidades. Comentarios y Jurisprudencia*, 2 vol., Bilbao.

viembre de ese año se aceptó una moción que promovía la formación de un «catastro» de la riqueza imponible<sup>81</sup>. En principio se consideraba necesario para establecer una base más real en los repartimientos que se establecieran sobre los pueblos para cubrir las necesidades financieras de la Diputación<sup>82</sup>. En 1886 se forma finalmente una Comisión especial para los trabajos estadísticos, presidida por Pablo de Alzola (18-II-1886), y en 1889-90 se procede a estudiar los trabajos que con el mismo fin se estaban realizando en Guipúzcoa. El proceso culmina el 17 de junio de 1890 con la redacción de un informe que establece las bases que regirán los definitivos trabajos preparatorios para la formación de la estadística<sup>83</sup>.

Sobre esos fundamentos, la oficina de estadística dirigida por Eladio Arambarría impulsa la efectiva formación de una *Estadística Territorial*, de ámbito provincial y organizada en Padrones de Fincas Urbanas, Rústicas y Ganadería. Su realización se prolonga durante 1891 y 1892, y estaba prácticamente terminada en mayo de 1893<sup>84</sup>. A continuación se emprende la formación de un Matrícula de Industria y Comercio organizada por localidades según la base de su población, materializada en 1894-95.

Las quejas de todo tipo emitidas, principalmente, por los propietarios afectados se alargaron durante los años 1894 y 1895. Finalmente, y al parecer debido a las ventajosas condiciones alcanzadas en la renovación del Concierto Económico en 1894, todo el trabajo no llegó a concretarse en una Contribución Territorial efectiva, manteniéndose incluido convencionalmente este concepto entre las partidas del Cupo<sup>85</sup>.

<sup>81</sup> *Reglamento para la imposición y cobranza de la Contribución sobre Inmuebles, Cultivo y Ganadería, Industria y Comercio*, Bilbao, 1885 (aprobado 12-2-1884). Debemos agradecer el acceso a esta publicación y otros muchos importantes sugerencias sobre aspectos fiscales y hacendísticos a la amabilidad de Eduardo Alonso Olea.

<sup>82</sup> Durante estos años la base para esas contribuciones se establecía sobre los datos del Censo de Población de 1877 y la proporción en la recaudación de Consumos. La mayoría de los datos sobre el proceso administrativo seguido en este campo entre 1884 y 1890 los extraemos del Informe a la Comisión Especial de Estadística sobre los trabajos preparatorios de la estadística Territorial o Catastro (1890), en AFB —Administrativo— Fondo de Hacienda, Estadística y Patrimonio, Estadística (sin invent.) Caja 2179

<sup>83</sup> En síntesis consiste en mantener el reglamento previo y seguir el ejemplo de Guipúzcoa en los modelos de estados, reservando la decisión de los posible tipos impositivos para más adelante. Además, se dispone la formación de juntas locales de estadística en cada pueblo, nombramiento de peritos y se refuerza la Sección de Estadística de la Corporación provincial.

<sup>84</sup> Los detalles sobre los múltiples problemas que se realizó en la formación de distintas localidades y la organización administrativa del proceso pueden rastrearse de forma incompleta en diversos expedientes del Archivo Foral: AFB —Administrativo— Hacienda catalogado, C/00275.01 y C/00275.02, y en Estadística (sin invent.) Caja 2179 y Caja 2180.

<sup>85</sup> Alonso Olea, E.J., *El Concierto...*, pp. 306-312 y 705-712. Tampoco se debe olvidar la situación personal de buen número de los cargos relevantes de la Diputación, que eran a la vez importantes propietarios inmobiliarios en la ciudad.

Sin embargo, la estadística en sí misma se realizó, y adquiere en este contexto de precariedad de fuentes una gran relevancia para la investigación histórica. La calidad de sus datos resulta de difícil contraste mientras no se compare con las valoraciones de las compraventas reales y con las estadísticas posteriores<sup>86</sup>. Desde luego, presenta una serie de dificultades por lo rudimentario de su presentación, y la ausencia de bastantes de las informaciones que suelen acompañar a este tipo de documentación en fuentes contemporáneas<sup>87</sup>.

Tabla 4.2: Renta Líquida de Vizcaya en 1892

Distritos	Líquido Imponible	%
Bilbao	5.822.719	58,75
Durango	1.092.389	11,02
Gernika	1.212.007	12,23
Markina	671.154	6,77
Balmaseda	1.112.168	11,22
Total	9.910.437	100

Fuente: Elaboración propia a partir del Resumen de la rentas que producen las fincas (1893), en AFB —Administrativo— Estadística (Sin Invent.), Caja 2180

Las dos tablas anteriores presentan el resumen de la valoración del producto de la renta en Vizcaya, manifestando un evidente desequilibrio a favor del distrito de Bilbao —de Arrigorriaga y Basauri hasta Plencia incluyendo toda la margen derecha de la Ría y el Valle de Asua— en cuanto al valor de las rentas urbanas provinciales<sup>88</sup>.

<sup>86</sup> Se pueden encontrar ejemplos de crítica de este tipo de fuentes en Tatjer, M. y López, M., «Las fuente fiscales...» especialmente pp. 462-482; Mas, R., «La propiedad urbana en Madrid en la primera mitad del siglo XIX», *Madrid en la sociedad del siglo XIX*, Madrid, 1986, vol. I, pp. 23-88; Rodríguez Chumillas, I., 1989, «La propiedad Inmobiliaria en Madrid: 1870-1890», *La sociedad madrileña durante la Restauración 1876-1931*, Madrid, vol. I, pp. 175-197. y Rodríguez Chumillas, I., 19 de enero 1994, «Fiscalidad urbana durante el primer tercio del siglo XX.» *Catastro*, pp. 64-83.

<sup>87</sup> Salvo un resumen general para todo el Señorío no hemos localizado estados o resúmenes locales. La ordenación se basa en distritos, barrios o calles, sin que aparezcan listados organizados por propietarios. Así, para conocer las fincas de un propietario concreto deben revisarse los datos completos del municipio. Todo ello deriva de la finalidad con que se elaboró, comentada antes. En cuanto a los datos concretos que incluye se encuentran importantes variaciones dependiendo de cada municipio. En el caso del registro urbano de Bilbao se incluye: propietario, dirección de la finca, expresión de habitaciones, lonjas etc., renta bruta declarada (casi siempre expresada por pisos/viviendas), suma de la renta bruta por finca, apreciación de la junta municipal —la apreciación de los peritos no se completó— y observaciones. Esta fuente se encuentra organizada por municipios, agrupados según distritos, y Bilbao aparte. Su localización es AFB —Administrativo— Fondo de Hacienda, Estadística Territorial y Comercial, (Sin Inventariar).

<sup>88</sup> La Renta Líquida era la que se establecía como base a la tributación. En este caso se consigue al aplicar descuentos al valor de la Renta Bruta urbana y rústica (25 % y 10 % respectivamente) y sumar el producto de la ganadería. En la fuente tal y

Tabla 4.3: Renta Bruta de Vizcaya en 1892

Distrito	Renta Bruta Urbana (ptas.)	% Urbana	Renta Bruta Rústica (ptas.)	% Rústica	Renta Bruta Total (ptas.)	% Total
Bilbao	6.988.031	85,07	557.574	16,75	7.545.605	65,37
Durango	115.883	1,41	849.032	25,51	964.915	8,36
Gernika	287.996	3,51	892.229	26,81	1.180.225	10,22
Markina	169.998	2,07	479.462	14,41	649.460	5,63
Balmaseda	653.012	7,95	549.638	16,52	1.202.650	10,42
Total	8.214.920	100	3.327.935	100	11.542.855	100

Fuente: Elaboración Propia a partir del Resumen de la rentas que producen las fincas (1893), en AFB —Administrativo— Estadística (Sin Invent.), Caja 2180.



De lo expuesto, hasta este momento, se puede deducir el interés que presenta esta fuente, susceptible de ser utilizada desde muchos puntos de vista. En nuestro caso, sólo pretendemos estudiar los datos referidos a las rentas urbanas del municipio de Bilbao, comentando los de las zonas declaradas rústicas sólo en aspectos muy concretos. El objetivo es analizar el estado de la propiedad urbana en Bilbao, sus rentas, diferencias espaciales en calidad de los edificios y viviendas, distribución de ciertos elementos significativos de «status» (como pueden ser las villas ajardinadas de un lado y las edificaciones industriales de otro) dentro de la geografía de la ciudad. En cuanto a la propiedad, pretendemos distinguir los grupos y personas poseedores de las mayores rentas, esbozar sus articulaciones sociales y económicas, y analizar la estructura general de la propiedad de la ciudad. Paralelamente, por medio de la información que arroja la Matrícula Industrial y Comercial (1894-95), podremos relacionar los datos anteriores con el lugar de residencia en la ciudad de distintos grupos sociales y profesionales destacados.

De esta forma, serán las propias fuentes quienes dirijan y estructuren todo el apartado, ciñéndonos a sus propias limitaciones.

#### 4.2.5.1. Una ciudad compleja y diversificada.

##### 1. Caracterización de los Distritos Urbanos

Ya se ha estudiado en profundidad en otros capítulos de este volumen la situación económica y social, y el contexto demográfico y urbanístico de la ciudad. Por ello, ahora sólo destacaremos lo significativo de este momento —años 1892 a 1895— en el centro del periodo 1880-1905, de explosión de las actividades económicas, y rápidas transformaciones sociales y demográficas en Bilbao, que terminan configurando su carácter de capital industrial y financiera<sup>89</sup>.

En este sentido, las fechas a las que nos referimos corresponden a un periodo de transición, durante el cual la ciudad se esforzaba por asimilar las rapidísimas transformaciones que se estaban produciendo en todos los órdenes, pero aún no había abandonado

---

como se conserva sólo llega a calcularse en el resumen final, por lo que hemos preferido mantener en todo momento las referencias a la Renta Bruta. Por otra parte, los datos que se recogen en las tablas no cubren la totalidad del territorio vizcaíno: faltan los datos de la villa de Durango, los de Munguía-anteiglesia, Gatica y Sondica, los de fincas rústicas de Múgica, y los completos de Zaldúa, Baracaldo y Sestao. Todos ellos estaban sin recoger en el momento que se redacta el resumen final (31 de mayo de 1893).

<sup>89</sup> González Portilla, M., 1981, *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*, 2 Vol., San Sebastián; Montero, M., 1990, *Mineros, banqueros y navieros*, Leioa; y García Merino, L.V., *La formación de una ciudad...*, pp. 549-624.

definitivamente su estructuración anterior a la industrialización. Este hecho se manifestará con claridad al analizar las Estadísticas Territoriales.

La figura 4.1 representa la mapificación básica de la ciudad y la distribución de los distritos urbanos que sigue la Estadística Territorial<sup>90</sup>.

Se puede apreciar como la organización de los distritos mantiene unas claras directrices de raíces históricas, morfológicas y sociales. Así, de los dos en que se divide el Casco Viejo de la ciudad, uno corresponde al núcleo original de las *Siete Calles* (Mercado) y su expansión del siglo XVIII y principios del XIX al otro (Santiago). A partir de ellos, el antiguo arrabal de Achuri sirve de eje al distrito de Hospital, y el de Iturribide y Sendekia, con su prolongación hacia Campo Volantín, a San Nicolás. Al otro lado de la Ría, San Francisco ha adoptado ya un perfil definido, Bilbao la Vieja se alarga por Urazurrutia y Zamácola recogiendo toda la edificación entre Miravilla y la Ría, y en Las Cortes se incluye no sólo esta calle y su difusa área circundante, sino también las barriadas hasta la zona de la plaza de la República en Abando (La Casilla).

En cuanto al Ensanche, el distrito más reciente y extenso, se pueden distinguir tres situaciones diferenciadas. Por un lado nos encontramos con el área de 80 hectáreas de la vega de Abando anexionada en 1876 y sobre la que se trazó la trama del Plan de Ensanche tal y como aparece en el mapa. A mediados de la década de 1890, es decir, veinte años después de su aprobación, de acuerdo a los datos del técnico municipal Epalza, sólo se habían abierto cerca de la mitad de las calles y ocupado la cuarta parte de los solares<sup>91</sup>. Esto se ha querido señalar en el mapa de la Figura 4.1 por medio de la línea que corre por A. Recalde, Plz. Elíptica, Elcano y A. Urquijo, límite aproximado de la zona edificada, o cercana a edificarse en este momento.

<sup>90</sup> El mapa de base, que se repite siempre en las demás figuras, se ha realizado intentando reflejar el estado de la edificación y la trama urbana de la Villa en 1892. Sin embargo, no pretende ser absolutamente riguroso en su representación sino sólo servir de marco para la información superpuesta. Por la misma razón, hemos preferido sombrear completamente las manzanas proyectadas en el Ensanche de Albia y zona de Campo Volantín. La intención es facilitar el reconocimiento de la trama acercando su representación a la imagen de un observador actual. Asimismo, la línea que corta el distrito de Ensanche manifiesta una aproximación a la frontera «tocada» por la edificación y urbanización —lo que en ningún caso significa que las manzanas al Este de la línea estén completamente edificadas—. Las zonas declaradas de Ensanche en Olabeaga y Zorroza quedan fuera de la figura por razones de oportunidad y escala.

<sup>91</sup> Publicado por Enrique Epalza en una serie de artículos de la *Revista Bilbao*: «Marcha de las edificaciones en el Ensanche» (I. n.º24, 5-10-1895, pp. 250-251; II. n.º 25, 12-10-1895, p. 262; III. n.º26, 19-10-1895, p. 280; IV. n.º27, 26-10-1895, p. 288; V. n.º28, 2-11-1895, p. 292; y VI. n.º29, 9-11-1895, pp. 301-302), «Las edificaciones en Bilbao durante el año 1895», n.º38, 11-1-1896, p. 2; y «La edificación en 1896», n.º93, 30-1-1897, pp. 31-32.

Figura 4.1. Distritos Urbanos de Bilbao en 1892



Fuente: Elaboración propia a partir de los Planos Generales de la Ría y Abra de Bilbao de la J.O.P. de Bilbao y de los datos de los Registros de Fincas Urbanas del municipio de Bilbao (1892) en AFB —Administrativo— Fondo de Hacienda, Estadística Territorial y Comercial (Sin Inventariar).

El distrito urbano del Ensanche se prolonga en esta fuente lejos del área planificada por las barriadas del Zorroza y Olabeaga. Estas zonas, que no son realmente parte del Ensanche como tal, se han dejado sin representar en el mapa para evitar distorsiones, de la misma forma que sus datos estadísticos se han separado de los del resto del Ensanche en las tablas posteriores.

La justificación a esta asignación parece hallarse en el hecho de corresponder a entidades con un cierto carácter urbano dentro del municipio de Abando, reguladas como tal en sus Ordenanzas de 1883, y recientemente anexionadas a Bilbao (1890)<sup>92</sup>. La cercanía de la anexión con la fecha de elaboración de la estadística no debió permitir una definición más lógica en su asignación de distritos. De esta forma, los grupos de casas por encima de la Alameda San Mamés se integran sin más en el distrito de Las Cortes, los de Olabeaga y Zorroza en el de Ensanche, y el resto del territorio anexionado se declara zona rústica, incluyendo en él a Indauchu que aparece así en el mapa como una *isla* indefinida<sup>93</sup>.

La distribución espacial y el valor del caserío edificado de Bilbao queda plenamente manifiesta en los datos de la Tabla 4.4 y su representación en la Figura 4.2<sup>94</sup>.

En primer lugar, vemos que el valor bruto de la renta urbana de Bilbao —6.800.942 ptas.— convertido en renta líquida significa 5.100.707 ptas. Capitalizadas al 5 % resultaría un valor absoluto para el casco urbano de Bilbao de 102.014.140 ptas. en 1892, una cifra importante para las dimensiones de la ciudad<sup>95</sup>. Tampoco se puede olvidar que la renta líquida imponible sobre la totalidad de Vizcaya (urbana, rústica y ganadería —ver tabla 4.2—) se calculó en 9.910.437 ptas., por lo que en el caso de haberse establecido la contribución sobre estos valores, los propietarios urbanos de Bilbao hubieran debido pagar el 51,5 % de toda la Contribución Territorial del Señorío.

<sup>92</sup> *Reglamento para la construcción y la reforma de edificios de la República de Abando*, Bilbao, 1883. Estas Ordenanzas de Abando permanecieron vigentes hasta 1896.

<sup>93</sup> Al definirse Indauchu como zona rural la calidad de la información contenida en la fuente se reduce considerablemente. Sin embargo, en otro lugar de este trabajo intentaremos una aproximación a la estructura de la propiedad en la zona rústica circundante al Ensanche.

<sup>94</sup> Pese a que el Reglamento de 1884 los incluía, sólo en contados casos aparecen reflejados en la fuente los solares sin edificar, por lo que todos los datos de este capítulo se refieren exclusivamente a edificios. *Reglamento para la imposición y cobranza...*, art. 56.1, p. 19.

<sup>95</sup> Esta cifra del 5 % es la alcanzada por diversos investigadores tras contrastar datos de la contribución con otras fuentes, principalmente las compraventas o herencias registradas ante notarios. Ver Mas, R. «La propiedad urbana en Madrid...», especialmente pp. 80-84. También Rodríguez Chumillas, I., «La propiedad inmobiliaria...», pp. 182-184; y Galiana, L. y Llop, M., 1989, «Propiedad y mercado inmobiliario en Madrid, 1885. I. La Propiedad» en *La sociedad madrileña durante la Restauración, 1876-1931*, Madrid, vol. I, pp. 151-159.

Tabla 4.4: Edificios y Valor de Renta Bruta en los Distritos Urbanos de Bilbao (1892)

Distritos	Edificios	%	Renta Bruta (ptas.)	%	Renta Media (ptas.)	3868,57 = 100
Bilbao la Vieja	173	9,84	264.278	3,89	1.527,62	39,49
San Francisco	173	9,84	633.544	9,32	3.662,10	94,66
Las Cortes	147	8,36	332.060	4,88	2.258,91	58,39
Hospital	162	9,22	423.599	6,23	2.614,81	67,59
Mercado	262	14,90	763.040	11,22	2.912,37	75,28
Santiago	215	12,23	1.723.183	25,34	8.014,80	207,18
San Nicolás	214	12,17	738.503	10,86	3.450,95	89,20
Ensanche «Real»	294	16,72	1.851.912	27,23	6.299,02	162,83
Basurto-Olabeaga	118	6,71	70.823	1,04	600,19	15,51
Ensanche*	412	23,44	1.922.735	28,27	4.666,83	120,63
Total	1.758	100,00	6.800.942	100,00	3.868,57	100,00

Fuente: Elaboración propia a partir de los Registros de Fincas Urbanas del municipio de Bilbao (1892) en AFB —Administrativo— Fondo de Hacienda, Estadística Territorial y Comercial (Sin Inventariar).

\* Los valores de «Ensanche» son el montante del distrito completo, es decir, lo que hemos llamado Ensanche «real» y los inmuebles de la zona de Olabeaga, Basurto y Zorroza declarados urbanos. Se muestran a título exclusivamente informativo pero no se han utilizado en las operaciones ni se representan en los mapas.

Por otro lado, llama la atención la escasa relevancia del Ensanche en relación al conjunto de los edificios de la ciudad. Menos de 300 edificios tras 16 años de aprobación del proyecto de ensanche significa un ritmo de 18 construcciones al año. Pero esta cifra debe ser matizada, ya que al menos el 10 % eran de uso industrial exclusivo (almacenes, talleres, fábricas...) y una parte importante —sobre todo en la zona de las calles Estación (Navarra), Amistad y Sierra (Buenos Aires)— se levantaron antes de 1876.

Así, sólo uno de cada seis edificios estaban en el Ensanche. Este dato no supone ninguna sorpresa, conocido el claro componente clasista y especulativo que dominó todo el proceso del Ensanche de Bilbao<sup>96</sup>. Lo que sí puede resultar menos predecible es que la proporción de inmuebles que suman los dos distritos clásicos de la ciudad —Mercado y Santiago— sea sólo un 27 % del total. El resultado es que los viejos arrabales y sus prolongaciones (Bilbao la Vieja, San Francisco, Cortes y Hospital) concentran el 37 % de las construcciones calificadas de urbanas en 1892, que se convierte en cerca del 44 % si le sumamos los suburbios de Basurto, Olabeaga y Zorroza. Finalmente, alcanzaría aproximadamente el 50 % del total añadiéndole la mitad de los edificios del distrito de San Nicolás que corresponden a los «arrabales» de Iturribide, Mallona, Cristo y Tívoli-Castaños.

<sup>96</sup> García Merino, L.V., *La formación...*, pp. 674-679.

En una lectura superficial, tendríamos así una ciudad profundamente afectada por la industrialización, en la que el caserío se distribuye al 50 % entre las áreas centrales y su expansión planificada, por un lado, y los suburbios en diverso grado de marginalidad, por el otro.

Esta relación equilibrada se trastoca completamente al considerar los valores de renta. En este campo, la misma suma de distritos suburbanos pasa a representar poco más del 25 % del valor total, mientras que el Centro más Ensanche suman cerca del 65 %<sup>97</sup>. Sin embargo, resulta evidente que ese criterio de análisis es incorrecto.

Como se aprecia en la columna de rentas medias de la tabla 4.4, representada en la figura 4.2, se pueden distinguir cuatro situaciones entre los distritos. El nivel más bajo —descontando los valores ínfimos de Zorroza y Olabeaga— se da en *Bilbao la Vieja* (1.572 ptas. por edificio de media es menos de la mitad que el nivel medio de la ciudad fijado en 3.868 ptas.). Desde luego, era un dato previsible, lo mismo que en el siguiente escalón (de 2.000 a 3.000 ptas., unos 2/3 del valor medio) se encuentre los distritos de *Las Cortes* y *Hospital*.

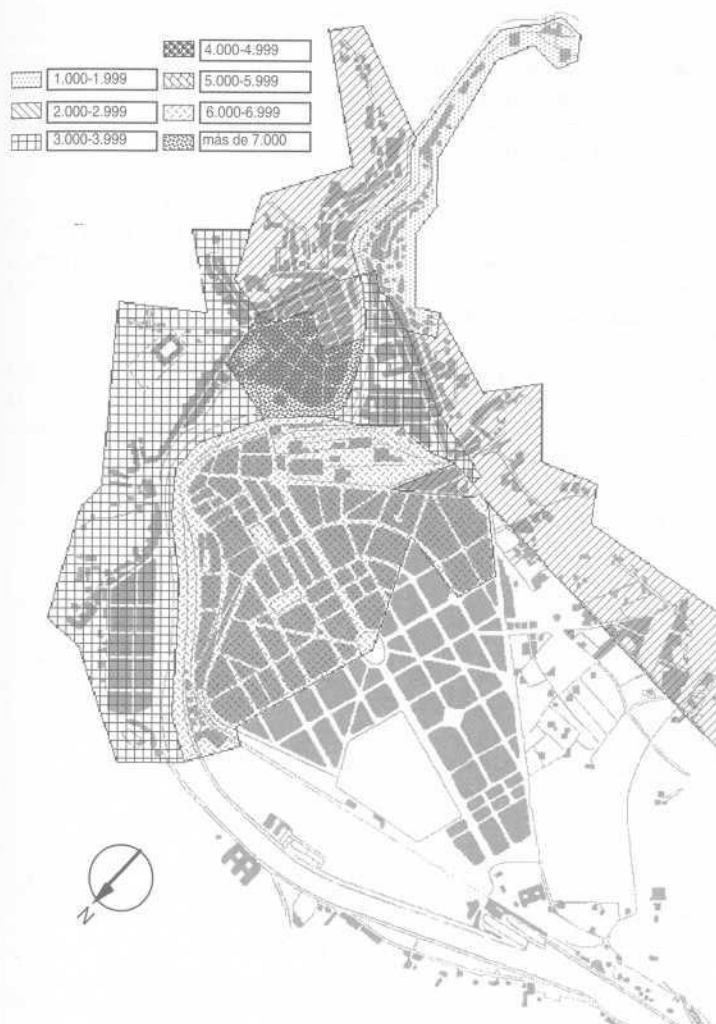
Sin embargo, junto a ellos aparece también *Mercado*, o lo que es lo mismo, el casco medieval de las «Siete Calles». En este caso, junto a un moderado valor de los inmuebles se debe considerar la desvaloración derivada de la antigüedad en la construcción de bastantes de ellos ya que, como se verá más adelante, esta zona conservaba un altísimo grado de centralidad y era aún uno de los lugares más comunes de residencia para los grupos de profesionales liberales.

La tercera situación es la de los distritos de San Nicolás y San Francisco que se hallan cercanos a la media. *San Nicolás* es el distrito más heterogéneo, ya que comprende zonas de altísima calidad, como las casas de vecindad de Estufa (calle Viuda de Epalza) y los chalets de Campo Volantín, con otras de tipo medio (Ascao) o puramente marginales (Cristo, Iturribide...). Por ello ese valor medio aporta realmente poca información. Caso totalmente distinto es el de *San Francisco*. A primera vista sorprende que los inmuebles de este área alcancen un valor tan alto, considerando su conocida condición de barrio proletario por excelencia en Bilbao. Sin embargo ese carácter obrero no viene dado por la calidad de sus edificios, que era relativamente elevada, sino por el hacinamiento practicado en sus viviendas, que lo convertían en un espacio superpoblado, como ya hemos comentado en otro lugar<sup>98</sup>.

<sup>97</sup> El 10 % restante corresponde al distrito de San Nicolás, que al compartir en su interior situaciones bien diferenciadas no considero en esta argumentación.

<sup>98</sup> También L.V. García Merino señala esta cualidad de San Francisco, *La formación...*, pp. 615-616.

Figura 4.2. Valores Medios de Rentas por Distritos



Fuente: Elaboración propia a partir de los Planos Generales de la Ría y Abra de Bilbao de la J.O.P. de Bilbao y de los datos de los Registros de Fincas Urbanas del municipio de Bilbao (1892) en AFB.

Finalmente, dos únicos distritos —Ensanche y Santiago— poseen una renta media por edificio superior a la media. Ellos dos solos reunían más de la mitad del valor de las rentas urbanas de Bilbao y, al menos, duplicaban los valores medios de los demás<sup>99</sup>. Sin embargo, el aspecto más relevante es la igualdad de los valores absolutos de Santiago y Ensanche — pese a la evidente desproporción superficial— y la superioridad de Santiago en renta media por edificio. De esta forma, queda en evidencia que los mejores edificios de la ciudad seguían estando en esta zona —igual que 20 a 30 años antes<sup>100</sup>— y que pese a su modernidad y calidad, globalmente las construcciones del Ensanche no habían alcanzado los estándares de las de calles como Correo y Bidebarrieta.

Nos encontramos así ante una situación que podría calificarse «de transición» en la definición de las áreas centrales y de prestigio de la ciudad, que en este año de 1892 parecen encontrarse aún en la zona que tradicionalmente las había asumido (Santiago), pero ya consumada una parte de su traslado hacia la nueva ciudad<sup>101</sup>.

La misma idea puede deducirse al considerar la localización espacial de los edificios de mayor valoración de la ciudad. Los datos de la tabla 4.5 y la figura 4.3 corresponden a los inmuebles que declaran rentas brutas superiores a 10.000 ptas<sup>102</sup>.

*Tabla 4.5: Edificios con Renta Bruta superior a 10.000 Ptas.*

Distrito	Edificios	%
Bilbao la Vieja	0	—
San Francisco	1	0,77
Las Cortes	0	—
Hospital	2	1,54
Mercado	5	3,85
Santiago	53	40,77
San Nicolás	14	10,77
Ensanche	55	42,31
Total	130	100,00

Fuente: Elaboración propia a partir de los Registros de Fincas Urbanas del municipio de Bilbao (1892).

<sup>99</sup> Santiago llega a quintuplicar los valores medios del distrito de Bilbao la Vieja.

<sup>100</sup> Arpal, J. y Minondo, A., «El Bilbao de la industrialización...», pp. 45-46 y 60-61; y García Merino, L.V., *La formación de una ciudad...*, pp. 420-423.

<sup>101</sup> Un proceso semejante estaba teniendo lugar durante los mismos años en Barcelona, aunque en esta ciudad los ritmos de edificación y traslado de centralidad parecen ser mucho más rápidos y profundos. Ver García Espuche, A., «El centre residencial burgès» en Barjau, S. y Otros, 1990, *La formació de l'Eixample de Barcelona. Aproximacions a un fenomen urbà*, Barcelona, pp. 203-221 y especialmente pp. 207-212.

<sup>102</sup> Consideramos que ese límite monetario es el que mejor puede reflejar los edificios de gran calidad o tamaño en este momento sin sobrecargar la información. De cualquier forma, no deja de ser una elección arbitraria.



Figura 4.3: Edificios valorados en más de 10.000 ptas. de Renta Bruta



Fuente: Elaboración propia a partir de los Planos Generales de la Ría y Abra de Bilbao de la J.O.P. de Bilbao y de los datos de los Registros de Fincas Urbanas del municipio de Bilbao (1892) en AFB.

En este caso la tendencia apuntada en los párrafos anteriores se clarifica extraordinariamente. Santiago y Ensanche se reparte equitativamente el 83 % de las construcciones de esa categoría, y el resto se concentran en San Nicolás, o más concretamente en la calle Estufa (Vda. de Epalza), que se abre al Arenal igual que las calles de Santiago, y participa de semejantes características sociales y tipológicas.

Se marcan perfectamente el núcleo concentrado de Santiago, sobre todo el cuadrilátero entre la calle Bidebarrieta, la Catedral, la calle de la Cruz y el Arenal, incluyendo la Plaza Nueva. Fuera de ese espacio reducido sólo aparecen casos sueltos entre los que destaca la calle Santa María.

En cambio, en el Ensanche se aprecia una línea singularmente marcada que coincide con el eje que forman la calle de la estación (Navarra) y la Gran Vía. Se vislumbra también una dirección secundaria en Hurtado de Amézaga y edificaciones sueltas por el Ensanche de Albia, al norte de la Gran Vía, desapareciendo completamente al sur de ella.

Resulta evidente que la edificación de alta calidad que se estaba promoviendo en el Ensanche se ajustaba a unas expectativas aún muy estrechas, que primaban extraordinariamente las calles ya consolidadas como espacios prestigiosos y actuaba dubitativamente en el resto <sup>103</sup>.

## **2. Segregación espacial y Elites Urbanas**

Hasta este momento hemos considerado siempre como base del análisis a los edificios completos y los distritos. Sin embargo, de esa forma se enmascara un buen número de contrastes en el interior de los distritos y sobre la categoría social real de cada zona.

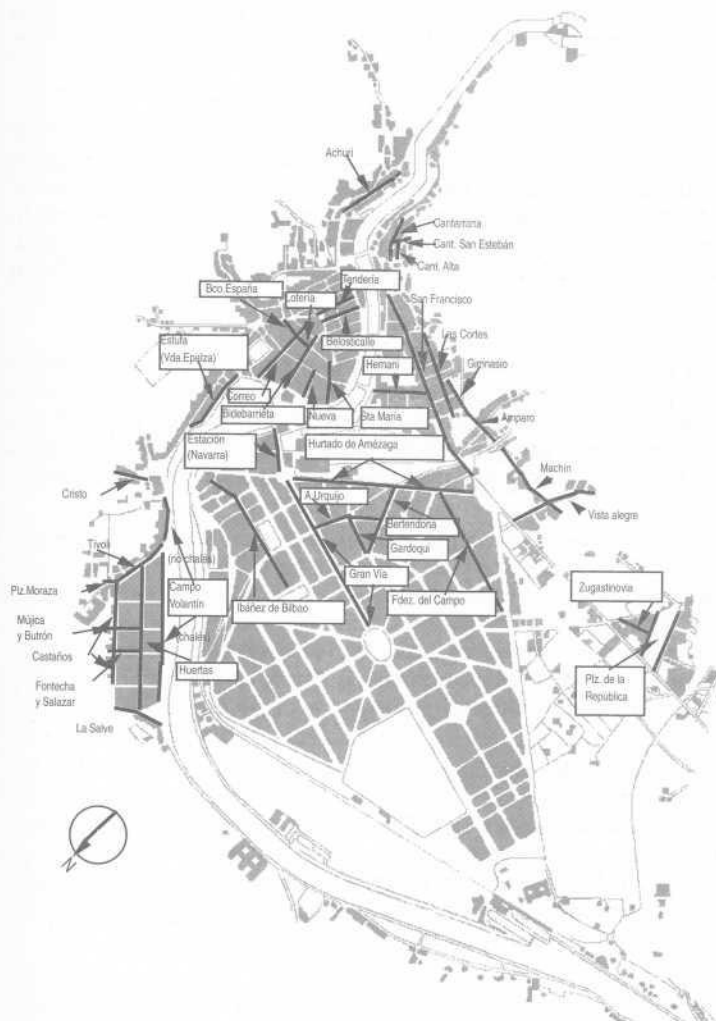
Por lo tanto, hemos intentado detallar el valor medio por vivienda en lugar de por edificio, seleccionando algunas calles por su representatividad. Las cifras resultantes se incluyen en la tabla 4.6, y su situación sobre el plano se representa en la figura 4.4 <sup>104</sup>.

Los nuevos datos ofrecen una perspectiva bien diferenciada de la realidad interna de la ciudad. Para su análisis se puede establecer dos grandes grupos según los niveles de precios.

<sup>103</sup> En el mismo sentido hay que recordar que durante el mismo año de 1892 se estaban construyendo dos edificios emblemáticos que reforzaron este papel de la Gran Vía: el Palacio de la Diputación a mitad de camino entre la plaza Circular y la plaza Elíptica, y la mansión de Víctor Chávarri en el eje de esta última.

<sup>104</sup> Los datos derivan del cociente simple entre el valor declarado de la totalidad de los inmuebles de cada calle y el número de pisos/manos que detalla la fuente. No tiene pretensiones de rigor, pero consideramos que aporta informaciones válidas en conjunto que enriquecen la visión general.

Figura 4.4: Localización de calles para valoración por viviendas



Fuente: Elaboración propia a partir de los Planos Generales de la Ría y Abra de Bilbao de la J.O.P. de Bilbao y de los datos de los Registros de Fincas Urbanas del municipio de Bilbao (1892) en AFB.

En primer lugar, los cinco distritos de rentas bajas (Bilbao la Vieja, San Francisco, Las Cortes, Hospital y Mercado) presentan una relativa homogeneidad interna y se articulan en la ciudad por medio de una suave graduación de niveles. En conjunto, repiten su posición relativa establecida en los valores por edificio, es decir, valor mínimo en Bilbao la Vieja (154 ptas. de media en las calles seleccionadas), unas 100 ptas. más de media en Las Cortes<sup>105</sup>, y otro ligero aumento en Hospital. La distorsión se localiza en San Francisco y Mercado, que truncan sus valores.

Si en la media por edificio San Francisco se colocaba un 25 % por encima de los valores de Mercado, con las viviendas de las calles estudiadas aquí sucedía exactamente lo contrario. Por lo tanto, los edificios de San Francisco eran más grandes y valiosos, pero se encontraban subdivididos en mayor cantidad de viviendas individuales, lo que reafirma la tesis del hacinamiento del área comentada con anterioridad.

Los distritos de Santiago, San Nicolás y Ensanche se caracterizaban en cambio por las amplias diferencias. Estas eran más reducidas en Santiago, que concentraba los bloques de viviendas de vecindad con los precios más altos de toda la ciudad, colocándose Lotería y Banco de España en cabeza por este concepto entre las calles estudiadas.

Por contra, dentro de San Nicolás las diferencias son máximas. Estufa se asimila fácilmente con los valores de las calles de Santiago, situándose en un punto intermedio entre Correo y Bidebarrieta. En Campo Volantín, toda una fila de chalés dan valores por vivienda, por supuesto, muy superiores a las mejores casas de pisos de la ciudad, pero que por su limitado volumen edificado quedaban sin representación entre los inmuebles de mayor valor de la figura 4.3.

En la misma zona del Campo Volantín asistimos a la vecindad de los chalets y villas ajardinadas de reciente construcción con grupos de viviendas que se situaban en los niveles más bajos de la ciudad, en concreto justo por encima de la media de la calle Achuri, y bastante inferior a la de la calle San Francisco. Es una de las paradojas de la especulación y el modelo de desarrollo, dirigido enteramente bajo directrices privadas, que se llevaba al extremo en el Bilbao de la época.

Sorprendentemente, los promotores de esta situación pertenecen al mismo grupo social privilegiado y, aún más, nos encontraremos en varios casos a las mismas personas como dueños de villas ajardinadas en Campo Volantín y de bloques de vecindad en Castaños o Tivoli.

<sup>105</sup> Resulta especialmente significativa la gradación interna decreciente entre la calle Cortes, la de más antigua urbanización y próxima a San Francisco, y sus prolongaciones menos consolidadas (Gimnasio y Amparo).

Tabla 4.6: Valores Medios de Rentas Brutas en Viviendas Individuales

Distritos y Calles	Valor Medio (ptas.)
BILBAO LA VIEJA	
Cantarrana, Cantarrana Alta, y Cantarrana San Esteban	154
SAN FRANCISCO	
San Francisco	446
Hernani	433
LAS CORTES	
Cortes	307
Gimnasio y Amparo	243
Zugastinovia, Vista Alegre, Machin y Plaza de la República	215
HOSPITAL	
Achuri	324
MERCADO	
Tendería	501
Belosticalle	576
SANTIAGO	
Correo	1.785
Bidebarrieta	1.559
Lotería y Banco de España	1.824
Nueva y Santa María	1.051
SAN NICOLAS	
Campo Volantín y Huertas (Chalés)	2.916
Campo Volantín y Huertas (No Chalés), Zona de Tivoli-Castaños* y Cristo	326
Estufa	1.612
ENSANCHE	
Gran Vía	1.237
Estación	1.605
Hurtado de Amézaga	854
Gardoqui, A. Urquijo y Bertendona (Chalés)	4.169
Ibañez de Bilbao	1.007
Fernández del Campo	353
San Nicolás de Olabeaga y Fray Juan de Zorroza	139

Fuente: Elaboración propia a partir de los Registros de Fincas Urbanas del municipio de Bilbao (1892).

\* Comprende las calles Tivoli, Fontecha y Salazar, Castaños, La Salve, Mújica y Butrón, y Plaza de Moraza.

No resulta extraño en este contexto que la urbanización de calidad de Campo Volantín fuera estancándose a partir de esta década, y que la burguesía buscara nuevos espacios donde establecerse en la zona de Indauchu y fuera de la ciudad, en Portugalete y Getxo, en un proceso que se hizo imparable desde los primeros años del siglo XX<sup>106</sup>. En otra escala, se asemeja a lo que estaba sucediendo

<sup>106</sup> Este proceso de progresiva expulsión hacia la periferia de la burguesía bilbaína se puede ver en García Merino, L.V., *La formación de una ciudad...*, pp. 730-734; Arpal, J. y Minondo, A., «El Bilbao de la industrialización...», pp. 62-67; y Beascochea Gangoiti, J.M., 1993, «La Ría, el puerto y sus riberas: Dos orillas unidas por un puente», en *Cien años del Puente Bizkaia*, Bilbao, pp. 49-91, y especialmente pp. 59-63.

en el Ensanche, mantenido como reserva de suelo para la burguesía, pero que para cuando ésta llega por fin a ocuparlo se hallaba totalmente circundado por suburbios obreros y populares.

Podemos distinguir en el Ensanche múltiples situaciones diferenciadas. La calle más valorada era Estación (Navarra), evidentemente gracias a su función de enlace obligado entre la ciudad vieja y la nueva. El nivel de precios de sus viviendas la colocaban a la par de Bidebarrieta o Estufa.

En cambio, la Gran Vía presentaba unos valores más bajos. Pese a enclavarse aquí algunos de los edificios más valorados de todo Bilbao, muchos de ellos lo son más por su tamaño y la cantidad de viviendas que alojan que por la calidad intrínseca de los inmuebles. Además, no debemos olvidar que su tramo final constituía en esta fecha una auténtica *frontera* de lo urbano, que se apreciaba como enormemente distante del centro.

A norte y sur de la Gran Vía se observa como ya ha comenzado a configurarse dos situaciones muy diferentes, que en este caso se ejemplarizan en las calles Ibañez de Bilbao y Fernández del Campo.

Quizás parezca exagerado el extremadamente bajo valor de las viviendas en esta última calle, pero hay que tener en cuenta que ya había comenzado a acoger elementos urbanos de componentes negativos, como las cocheras del tranvía. Se trata de una de las primeras manifestaciones del fenómeno de la formación de *bolsas* de viviendas de baja calidad en el interior del Ensanche, que se acentuaría más adelante.

En cuanto a las calles Gardoqui, Alameda Urquijo y Bertendona corresponde a un grupo de manzanas ocupados por chalés, que en una comparación con los de Campo Volantín resulta de mucho mayor valor.

Las *villas ajardinadas* y los *edificios industriales* constituyen elementos singulares en la geografía de las ciudades. Su emplazamiento suele constituir un indicador muy certero de la categoría social de la zona. En el caso del Bilbao de 1892 su distribución topográfica resulta muy clarificadora, más que por la situación en sí misma, por la oposición entre unas y otros.

Los mapas de las figuras 4.5 y 4.6 podrían superponerse sin que en ningún caso existiera un contacto o cercanía entre ambos tipos de construcción. El único punto donde se aprecia una cierta proximidad física en el entorno de la Alameda Mazarredo. Sin embargo, resulta una impresión distorsionada por el plano, ya que lo que

Figura 4.5: Villas y Chales Urbanos en 1892



Fuente: Elaboración propia a partir de los Planos Generales de la Ría y Abra de Bilbao de la J.O.P. de Bilbao y de los datos de los Registros de Fincas Urbanas del municipio de Bilbao (1892) en AFB.

Figura 4.6: Edificios de Uso Industrial Exclusivo en 1892



Fuente: Elaboración propia a partir de los Planos Generales de la Ría y Abra de Bilbao de la J.O.P. de Bilbao y de los datos de los Registros de Fincas Urbanas del municipio de Bilbao (1892) en AFB.



Tabla 4.7: Villas Ajarinadas de los Distritos Urbanos de Bilbao (1892)

Distritos	Propietario	Renta (Ptas.)	Descripción	Dirección
Ensanche	Arzuaga, Inocencia	3.000	Villa	A. Mazarredo sn
	Ayarragaray, Manuel	1.000	Chalet	A. Mazarredo sn
	Lund Clausen, Hilario	5.000	Hotel	A. Mazarredo sn
	Quintana, Guillermo de la	6.000	Casa-Chalet	A. Mazarredo sn
	Urígüen, Ezequiel	750	Chalet	A. Mazarredo sn
	Urígüen, Ezequiel	¿?	Chalet	A. Mazarredo sn
	Arteche, José María	4.250	Chalet	A. Urquijo sn
	Arteche, José María	4.000	Chalet	A. Urquijo sn
	Arteche, José María	5.500	Chalet	A. Urquijo sn
	Gandarias, Pedro P.	2.500	Chalet	A. Urquijo sn
	Echevarría, Alfredo	8.000	Hotel	Astarloa sn
	Gana, Enrique	3.250	Hotel	Astarloa sn
	González, Benito	750	Chalet	Basurto sn
	Zumelzu, Hermanas	6.273	Palacio	Bertendona-Poza
	Blanchard, Domingo	2.500	Chalet	C. de Larreategui sn
	Hernández, Micaela	5.000	Chalet	C. de Larreategui sn
	Alonso López, José	2.000	Casa Palacio	Dique sn
	López de Letona, Santos	2.000	Chalet	Ercilla sn
	Arteche, José María	3.500	Chalet	Gardoqui sn
	Villabaso, José Luis	5.000	Chalet	Gardoqui sn
	Villabaso, José Luis	3.500	Chalet	Gardoqui sn
	Villabaso, José Luis	3.000	Chalet	Gardoqui sn
	Cariaga, Isidra (Vda Echevarría)	2.000	Chalet	Henao sn
	Isasi-Isasmendi, Pascual	3.500	Hotel	Henao sn
	Guardamino, Herederos de M.	3.500	Palacio	Hurtado Amézaga 34

Tabla 4.7: Villas Ajardinadas de los Distritos Urbanos de Bilbao (1892) (Cont.)

Distritos	Propietario	Renta (Pts.)	Descripción	Dirección
San Francisco San Nicolás	Gana, Enrique	4.500	Hotel	Ibañez de Bilbao sn
	Sota, Ramón De La	3.000	Chalet	Ibañez de Bilbao sn
	Gurtubay, José María	5.000	Palacio	Ibañez de Bilbao sn
	Solaegui, Federico	3.000	Casa Palacio	Ledesma sn
	Zabáburu, Francisco	6.000	Palacio	S. Francisco sn
	Abaroa, José María	2.411	Palacio	Cristo I
	Iturrizar, Casilda (Vda. Epalza)	3.000	Chalet	C. Volantín 17
	Iturrizar, Casilda (Vda. Epalza)	2.750	Chalet	C. Volantín 18
	Iturrizar, Casilda (Vda. Epalza)	2.750	Chalet	C. Volantín 19
	Iturrizar, Casilda (Vda. Epalza)	2.750	Chalet	C. Volantín 20
	Iturrizar, Casilda (Vda. Epalza)	3.000	Chalet	C. Volantín 21
	Iturrizar, Casilda (Vda. Epalza)	3.000	Chalet	C. Volantín 22
	Iturrizar, Casilda (Vda. Epalza)	2.750	Chalet	C. Volantín 23
	Iturrizar, Casilda (Vda. Epalza)	2.750	Chalet	C. Volantín 24
	Revilla, María de la (Ibarra)	?	Chalet	C. Volantín 30
	Zubiria, Tomas	4.000	Chalet	C. Volantín 31
	Arregui, Luz De	4.000	Chalet	C. Volantín 32
	Zubiria, Luis	4.000	Chalet	C. Volantín 33
	Urquijo, Adolfo G.	3.000	Chalet	C. Volantín 34
	Zubiria, Pilar	3.000	Chalet	C. Volantín 35
	Pombo, Cayo	2.926	Chalet	C. Volantín 36
	García, Viuda de Romualdo	3.000	Chalet	C. Volantín 37
	García, Viuda de Romualdo	4.000	Chalet	C. Volantín 38
	Careaga, Miguel G.	2.000	Hotel	Huertas Sn
	Urquijo, Julio y José M.	2.000	Hotel	Huertas Sn

Fuente: Elaboración propia a partir de los Registros de Fincas Urbanas del municipio de Bilbao (1892).

parece cercanía se convierte en una gran distancia visual al mediar el acusado desnivel del terraplén y las rampas hacia la Ría <sup>107</sup>.

Tabla 4.8: Distribución de Edificios Industriales

Distritos	Edificios	Renta (Ptas.)	% Renta
Bilbao la Vieja	8	8.465	6,23
San Francisco	8	22.506	16,56
Las Cortes	10	9.337	6,87
Mercado	0	0	—
Hospital	2	8.750	6,44
Santiago	0	0	—
San Nicolás	12	14.929	10,98
Ensanche Real	32	60.252	44,33
Zorroza-Olabeaga	11	11.690	8,60
Total Ensanche	43	71.942	52,93
Total	83	135.929	100,00

Fuente: Elaboración propia a partir de los Registros de Fincas Urbanas del municipio de Bilbao (1892).

No cabe duda de que los chalés y la villas urbanas se encuentran íntimamente ligadas a la residencia de las élites urbanas. Sin embargo, no son una referencia suficiente que permita caracterizarlos. En este apartado practicaremos una aproximación a la distribución de la alta burguesía y los grupos de profesionales cualificados dentro de Bilbao. Para ello utilizaremos los datos de la Matrícula Industrial redactada en el periodo 1894-95 <sup>108</sup>.

Prescindiendo de las cuotas aplicables, fuera de nuestros intereses, la fuente presenta un listado simple de contribuyentes según tarifa y clases, incluyendo las direcciones de su domicilio personal y lugar

<sup>107</sup> Desde luego existían en esta época más edificios ajardinados equiparables a los reseñados. Sin embargo, la fuente utilizada no es muy explícita en este aspecto y sólo se han señalado los que se nombran sin lugar a dudas. En cualquier caso, sólo pretendemos en este punto conseguir una primera aproximación que deberá ser contrastada con otras fuentes de mayor riqueza y rigor.

En cuanto a los edificios industriales se han considerado como tales los inmuebles dedicados exclusivamente a funciones no residenciales, es decir, los que se mencionaban en la estadística como Fabricas, Talleres, Tejaveras, Cocheros, Almacenes etc.. Quedan así excluidos los locales de uso similar situados en las plantas bajas de construcciones residenciales. Por la propia disposición de la fuente tampoco se han podido recoger las abundantes edificaciones similares situadas en la zona de Bilbao declarada como rústica.

<sup>108</sup> Se trata de una estadística de base para recopilar información que sirviera a la hora de establecer una Contribución Industrial y Comercial. Como ocurrió con la Territorial el impuesto no llegó a aplicarse hasta entrado el novecientos, pero la estadística aporta informaciones muy sugestivas. En Matrícula Industrial de Bilbao (1894-95) en AFB —Administrativo— Fondo de Hacienda, Estadística Territorial y Comercial (Sin Inventariar).

de trabajo. A partir de estos datos hemos elaborado las figuras 4.7 y 4.8, que localizan gráficamente las direcciones señaladas en la fuente, y la tabla 4.9 con los datos completos divididos por categorías y distritos <sup>109</sup>.

Como se puede observar, las preferencias que manifestaba la alta burguesía en la elección del lugar de residencia no guardaba excesiva concordancia con las de los grupos de profesionales liberales, aunque sí se aprecia unas tendencias semejantes entre las distintas especialidades profesionales.

*Tabla 4.9: Residencia de la Alta Burguesía y Profesionales de Bilbao (1892)*

Distrito	Alta Burguesía		Profesionales						
	A	%	I	II	III	IV	V	Total (I:V)	% (I:V)
Bilbao la Vieja	1	1,12	2	1	0	0	0	3	0,88
San Francisco	0	—	8	1	3	0	6	18	5,28
Las Cortes	0	—	1	0	0	0	1	2	0,59
Hospital	1	1,12	10	1	1	10	5	27	7,92
Mercado	7	7,86	20	4	5	11	12	52	15,25
Santiago	19	21,35	26	4	5	37	24	96	28,15
San Nicolás	21	23,59	11	2	5	9	15	42	12,32
Ensanche Real	37	41,57	25	11	6	24	33	99	29,03
Basurto-Olabeaga	1	1,12	2	0	0	0	0	2	0,59
Indauchu (Rústico)	2	2,25	0	0	0	0	0	0	—
Total	89	100,00	105	24	25	91	96	341	100,00

Fuente: Elaboración propia a partir los datos de la Matrícula Industrial de Bilbao (1894-95) en AFB —Administrativo— Fondo de Hacienda, Estadística Territorial y Comercial (Sin Inventariar).

A) Alta Burguesía (Navieros, Gerentes y Directores de Empresas, Mineros, Banqueros y Cambistas, Propietarios de Carruajes Particulares)

I. Profesiones Médicas (Médicos, Cirujanos, Farmacéuticos, Dentistas, Veterinarios).

II. Arquitectos y Maestros de Obra

III. Profesores y Peritos

IV. Profesiones Judiciales (Abogados, Procuradores, Notarios y Escribanos)

V. Profesiones Comerciales (Agentes de Aduanas, de Seguros, de Bolsa, Corredores de Comercio, Marítimos y Consignatarios de Buques).

<sup>109</sup> Al pie de la tabla 8 se especifican los grupos profesionales que integran cada categoría. Dentro del epígrafe «alta burguesía» se podrían haber incluido también otras categorías profesionales, sociales, o el mismo grupo de los grandes propietarios urbanos. Sin embargo, se ha preferido limitar a los conceptos que ofrecían más seguridad, por su calidad profesional, añadiendo el caso de los carruajes que suponía en esta época una clara evidencia de nivel económico y estatus social. En los profesionales liberales la elección resulta mucho más sencilla, y no parece haber duda que los que se han reseñado en este cuadro representan una muestra bastante completa de su estructura y distribución en la ciudad.

Figura 4.7: Residencias de la Alta Burguesía urbana



Fuente: Elaboración propia a partir de los Planos Generales de la Ría y Abra de Bilbao de la J.O.P. de Bilbao y de los datos de la Matricula Industrial de Bilbao (1894-95) en AFB —Administrativo— Fondo de Hacienda, Estadística Territorial y Comercial (Sin Inventariar).

*Figura 4.8: Residencia de los Profesionales Liberales*



*Fuente:* Elaboración propia a partir de los Planos Generales de la Ría y Abra de Bilbao de la J.O.P. de Bilbao y de los datos de la Matrícula Industrial de Bilbao (1894-95) en AFB —Administrativo— Fondo de Hacienda, Estadística Territorial y Comercial (Sin Inventariar).

En conjunto la Alta Burguesía presentaba una mayor concentración sobre lugares específicos de la ciudad: Campo Volantín, Ensanche de Albia, Gran Vía, calle Estación y plaza Circular, primer tramo de Alameda Urquijo, calle Estufa y alrededores de la plaza Nueva. Se puede observar como la figura 4.7 resulta prácticamente la intersección de las figuras 4.3 y 4.5, es decir, los edificios de mayor valor de la ciudad, y los chalés y villas ajardinadas.

Los lugares elegidos se situaban casi exclusivamente en los distritos de Santiago, San Nicolás y Ensanche, que se repetían en el 86,5 % de los casos. Pese a los que podría suponerse por el valor de sus inmuebles, no era Santiago el área más frecuente.

En cambio, resulta muy clara su más temprana disposición para trasladarse hacia el Ensanche. Repitiendo la operación de sumar a las cifras del distrito Ensanche (41 %) la parte de las del distrito de San Nicolás que corresponden al Ensanche de Campo Volantín, y las de Indauchu, que realmente ya estaba muy vinculado <sup>110</sup>, el porcentaje asciende hasta el 58,4 %, cifra que debe considerarse desde la perspectiva de que el año 1897 la población conjunta del Ensanche y Campo Volantín era sólo de 22.406 personas, menos de un tercio del total de la ciudad <sup>111</sup>.

Sin duda, los criterios establecidos en la selección de la categoría *Alta Burguesía* ha dado lugar a que las cifras manejadas correspondan a las del grupo social más dinámico de la ciudad, quienes encabezan las iniciativas empresariales y lideran los modelos de relaciones sociales que iban configurándose como producto de la industrialización acelerada de la ciudad y su comarca. Como se podrá apreciarse al analizar la propiedad tampoco coincidían normalmente con las figuras de los grandes propietarios urbanos. Así, tuvieron muchos menos reparos a instalarse en la nueva ciudad, ejerciendo funciones de arrastre hacia más amplias capas sociales <sup>112</sup>.

La actitud de los profesionales liberales respecto al traslado al Ensanche aparece mucho más tímida y retardada. Del total de personas recogidas como tales en la Matricula de 1894-95, solamente un 29 % habían fijado su residencia en el nuevo barrio. Llama la atención esta cifra considerando que los grupos profesionales se

<sup>110</sup> Sobre los terrenos de Indauchu se centraría el primer Plan de Ampliación del Ensanche, propuesto desde 1893 y definitivamente aprobado en 1907.

<sup>111</sup> García Merino, L.V., *La formación de una ciudad...*, p. 600

<sup>112</sup> De idéntica forma también fueron los primeros en abandonar parcial o definitivamente el propio Ensanche cuando el modelo de desarrollo practicado en él chocó con sus expectativas, trasladándose a Indauchu y sobre todo al entorno residencial de Getxo (Las Arenas, Neguri y Algorta) desde principios del siglo XX. También en Barcelona las elites urbanas son pioneros en el avance del centro residencial burgués hacia Paseo de Gracia primero y los barrios altos del Tibidabo y Sarrià después. García Espuche, A., «*El centre residencial burgès*», pp. 208-210.

presentan precisamente como los principales destinatarios de la promoción.

Entre las distintas agrupaciones definidas son los profesionales vinculados a la construcción —arquitectos y maestros de obra— los mejor representados (casi el 46 %). Les siguen a éstos los profesionales relacionados con el comercio y la intermediación (34 %), influidos por la existencia en el entorno de las zona de Albia y San Vicente de una importante área de actividad mercantil.

La distribución general de los profesionales en el plano muestra difusión global superior que las de los estratos más exclusivos, es decir, en la totalidad de los distritos urbanos se localizaba algún individuo computable en estos grupos.

Sin embargo, realmente nos encontramos con un altísimo grado de concentración alrededor del Casco Viejo de la Villa. Los distritos de Santiago y Mercado, más las calles colindantes de Hospital y San Nicolás (las calles Ronda y María Muñoz suponen cerca del 90 % de la cifras de Hospital, y la calle Estufa más Ascao-Esperanza-Sendeja un porcentaje similar de San Nicolás) alojaban a más del 60 % de los profesionales registrados en la Matrícula.

Al coincidir el hecho de que los distritos de Santiago y Mercado eran los superficialmente más pequeños de la ciudad, el resultado es el abrumador apiñamiento de puntos negros en ese área hasta formar la mancha continua que se representa en la figura 4.8. En su interior se aprecian convergencias máximas en la Plaza Nueva y sus alrededores, y en las manzanas cercanas a la Catedral de las calles Artecalle, Tendería, Cruz y Belosticalle.

Destacan singularmente los resultados del distrito de Mercado y su comparación con los de San Francisco que sería el referente en cuanto a la categoría de las casas y el valor de la viviendas individuales. Se observa una fuerte desconexión entre los parámetros anteriormente enunciados y la realidad social de cada barrio según la visión subjetiva de sus habitantes.

San Francisco era un barrio de reciente construcción y donde el relativo cuidado en la edificación no eliminaba su destino como habitación proletaria y pequeño burguesa, conseguida por medio de un creciente apiñamiento. En cambio, las *Siete Calles* mantenían un prestigio derivado de su centralidad y su historia que permanecía por delante de otras consideraciones<sup>113</sup>. De esta forma y

<sup>113</sup> Por otra parte, durante toda la segunda mitad del siglo XIX se asiste a una profunda transformación del caserio en el Casco Viejo, con renovación y reedificación de muchos de sus edificios. Basurto Ferro, N., 1990, «Los Ensanches y la arquitectura de una burguesía emergente.», en *Bilbao, arte e historia*, Bilbao, Vol. I, pp. 113-143 y específicamente p. 134



gracias también a la conservación parcial de la antigua *estratificación vertical* en el interior de los inmuebles, en la práctica ya desaparecida en el resto de esta urbe tan segregada espacialmente, el Casco Viejo pudo retener durante más tiempo a una población cualificada que desatendía las supuestas virtudes del Ensanche<sup>114</sup>.

Por otro lado, es un dato definitivo la nula presencia en Cortes y en Bilbao la Vieja. Un 1,5 % de los individuos perteneciente a las categorías profesionales en área que debía alojar a cerca de una quinta parte de la población total, habla bien a las claras de la marginación a la que parecían condenados sus habitantes.

Por consiguiente, la ya clara definición de una profunda segregación social del espacio habitado sería uno de los rasgos definitorios de la configuración de la ciudad a principios de la década de 1890.

El otro, la circunstancia de hallarnos ante un momento de transición en cuanto a la definición de las áreas más cualificadas social y funcionalmente, de traspaso entre los espacios que tradicionalmente habían cumplido estas labores y las que estaban llamadas a asumirlas en un futuro inmediato.

#### 4.2.5.2. La propiedad

##### 1. Estructura de la Propiedad

Recordemos que el valor bruto de la Renta Urbana de Bilbao según los cálculos de la estadística que estamos utilizando referidos a 1892 era 6.800.942 ptas. Estas se convertirían, en el caso de haberse calculado las rentas líquidas para establecer la contribución, en un líquido imponible de 5.100.707 ptas. Todo ello significa que Bilbao representaba el 82 % de la totalidad de las rentas brutas urbanas de Vizcaya, calculadas en 8.214.920 ptas.<sup>115</sup>

Por lo tanto, la forma en que estas rentas bilbaínas se organizaban posee una enorme relevancia en el contexto del Señorío.

De las noticias extraídas para el año 1892, la primera conclusión que puede establecerse es que la estructura de la riqueza inmobiliaria en Bilbao presenta una disposición relativamente concentrada en cuanto a las rentas calculadas que, sin embargo, lo es mucho menos si nos referimos al número de fincas poseídas.

<sup>114</sup> García Merino, L.V., *La formación de una ciudad...*, pp. 443-444, 661 y 705-706.

<sup>115</sup> En esta cifra quedaba sin computar los datos de los registros de la propiedad urbana de la villa de Durango, Munguía-anteiglesia, Gatica, Sondica, Zaldúa, Baracaldo y Sestao. Todos ellos estaban sin recoger en el momento que se redacta el resumen final (31 de mayo de 1893).

Tabla 4.10: Distribución sobre número de Fincas Urbanas

Intervalos	N.º propietarios	%	N.º propiedades	%
≥ 10	9	0,82	125	6,28
De 6 a 10	34	3,11	248	12,45
5	23	2,10	115	5,77
4	44	4,02	176	8,84
3	74	6,76	222	11,14
2	195	17,81	390	19,58
1	716	65,39	716	35,94
Total	1.095	100,00	1.992	100,00

Fuente: Elaboración propia a partir de los Registros de Fincas Urbanas del municipio de Bilbao (1892).

Tabla 4.11: Distribución sobre valor de la Renta Urbana Bruta

Intervalos	N.º propietarios	%	Renta Bruta (ptas.)	%
≥ 20.000	76	6,94	2.531.764	37,23
10.000-19.999	101	9,22	1.373.030	20,19
5.000- 9.999	206	18,81	1.421.764	20,91
2.500- 4.999	264	24,11	938.949	13,81
1.000- 2.499	265	24,20	443.835	6,53
1- 999	183	16,71	91.601	1,35
Total	1.095	100,00	6.800.942	100,00

Fuente: Elaboración propia a partir de los Registros de Fincas Urbanas del municipio de Bilbao (1892).

Así, más de la mitad de los propietarios de Bilbao lo son exclusivamente sobre una única finca —65 %— estableciéndose la media de fincas por propietario en 1,8 y un grado de concentración escaso. Los dos casos más frecuentes, poseer una o dos fincas, se repetían en una proporción mayoritaria del 83,2 % de los propietarios, que llegaban a concentrar el 55,5 % de las propiedades de la Villa.

En el extremo contrario, menos del 4 % de los propietarios, dueños de 6 o más fincas controlaban el 18,7 % de todas ellas. Como era de esperar, gran parte de este grupo coincidía con el de los mayores detentadores de rentas urbanas de la ciudad, ya que todos los dueños de más de 10 fincas estaban entre los que sumaban rentas brutas superiores a 20.000 ptas., y 24 de los 34 que poseían entre 6 y 10 fincas se encontraban en la misma situación.

Teniendo en cuenta que la renta bruta media es de 1.992 ptas. resultante de las cifras ofrecidas en la Tabla 4.10.

y la renta media por finca de 3.414 ptas., se pueden reagrupar esos datos estableciendo tres categorías de *grandes, medianos y pequeños propietarios*.

Los grandes propietarios, los que declaran más de 10.000 ptas. de rentas brutas, componían un núcleo reducido, en torno al 16 %, que poseían el 57,4 % de las rentas. Por tanto, en esas pocas manos se concentraba la parte principal de las rentas urbanas, lo que les daba un posición de gran peso e influencia en el devenir de Bilbao. Una parte de ellos, los 76 que tenían rentas calculadas superiores a 20.000 ptas. en 1892, serán analizados con más detalle en su momento.

Por lo demás, entre ellos no puede establecerse grandes regularidades. Normalmente son dueños de más de una finca, fijándose la media en 3,9 fincas por propietario, que tendían a estar situadas en un mismo distrito. Sin embargo, eran frecuentes los casos de posesiones de una única finca en distritos prestigiosos o un número elevado de edificios de menor valor.

Los medianos propietarios, ese gran grupo que reunía al 42,9 % de los casos y gozaba del 34,7 % de las rentas, se ha establecido entre los que tenían propiedades que rentaban entre 2.500 a 9.999 ptas. anuales. Entre ellos lo más frecuente era poseer una o a lo sumo dos propiedades que suelen localizarse en los distritos de rentas medias, sobre todo Mercado, o en lugares colaterales de los distritos de Ensanche y Santiago.

El grupo de los pequeños propietarios era el más heterogéneo de todos los considerados, ya que, entre una y 2.499 ptas. que se han colocado como límite, la disparidad de situaciones es inmensa. Comúnmente se trataba de dueños de una finca —media ahora de 1,2 fincas por propietario— en distritos marginales como Bilbao la Vieja, la zona de Zorroza y Olabeaga integrada en el distrito del Ensanche, o partes de casas (pisos o lonjas sueltas) en la zona más antigua y compartimentada de Mercado.

Sin embargo, resulta muy difícil equiparar al dueño de una propiedad, desde luego pequeña, que giraba en torno a valores de 1.000-2.000 ptas., con patrimonios alrededor de 100 ptas. de renta bruta (mínimo de la ciudad 40 ptas. por una casa de piso bajo en San Nicolás de Olabeaga), que sólo limitadamente pueden considerarse *propietarios*.

En conjunto, la estructura de la propiedad de acuerdo a la renta presentaba una concentración elevada, producto sobre todo del gran peso que los mayores propietarios tenían en el conjunto de Bilbao. Estos datos parecen contrastar con los documentados en

otros espacios urbanos <sup>116</sup>. En el Bilbao de 1892 los grandes propietarios, una de las fracciones de la burguesía urbana, considerados bajo ese término los 177 que poseían más 10.000 ptas. de rentas brutas, no sólo eran poseedores del 57,4 % de las rentas producidas por los inmuebles, sino que les pertenecían el 35 % del número total de fincas de la ciudad. Ahí entraban, desde luego, todos inmuebles de gran valor de la Villa, pero también una parte relevante de los de menor categoría, distribuidos por todos los distritos y niveles de renta. Incluso, limitándonos al restringido grupo de los 76 propietarios con más de 20.000 ptas. de rentas brutas, resulta que su 37,2 % sobre el valor monetario suponía el dominio del 22 % del total de las fincas.

## 2. Los propietarios

Una fuente estática como la que estamos tratando, contiene importantes limitaciones. Así, resulta difícil establecer conclusiones sobre las políticas territoriales de los propietarios, su evolución, fines o la estructura del mercado inmobiliario en el conjunto de la ciudad, ya que sería necesario contar con datos comparables de diversos orígenes y cronologías. Sin embargo, sí que permite establecer un corte en un momento concreto de la historia de la ciudad, identificando en este caso al grupo de los propietarios urbanos.

En nuestro caso las carencias se acentúan al no contar información sobre los solares, sobre todo del Ensanche, ni tener referencia válida de la zona rústica circundante que pronto van a ser parte de la ciudad o realmente lo está siendo ya.

De cualquier forma, por medio de la consulta exhaustiva de la Estadística del municipio de Bilbao de 1892, se ha podido conocer al completo los propietarios recogidos ese año, y el valor y características de sus fincas. Así, hemos podido identificar a los mayores propietarios de la ciudad, el grupo con rentas brutas superiores a 20.000 ptas.. Son los que aparecen en la tabla 4.12.

No es este el momento para intentar una caracterización en profundidad de estas personas e instituciones, pero sí que intentaremos adelantar algunas líneas generales que permitan delimitar mejor la situación que reflejan estos datos.

<sup>116</sup> Destacando el caso de Madrid, tanto Rafael Mas para la primera mitad del siglo XIX como Isabel Rodríguez Chumillas en el último tercio encuentran una propiedad poco concentrada y donde dominaba el peso de la pequeña y mediana propiedad. MAS, R., «La propiedad urbana en Madrid...» pp. 67-77 ; Rodríguez Chumillas, I., «La propiedad inmobiliaria en Madrid...», pp. 188-195..

Tabla 4.12: Mayores propietarios de Bilbao. Rentas brutas de urbana y rústica 1892

	Propietarios	Renta Bruta Urbana (ptas.)	A	B	C	Renta Bruta Rústica (ptas.)	D	Renta Bruta Total (ptas.)
1	Iturrizar, Casilda (Vda. de Epalza)	65.383	19	7-4-6-8	4			65.383
2	Zabálburu, Francisco	59.055	11	6-2-3-4-7-8	6	1.509	7	60.564
3	Sadad. Nuevo Teatro (Arriaga)	60.160	1	6	1			60.160
4	Arenara, Hilario	58.846	18	2-3-7	3			58.846
5	Gurtubay, Juan	54.584	12	8-2-4-6	4	50	1	54.634
6	Conde de Montefuerte (Testamentaria)	53.858	7	6-1-4	3	513	3	54.371
7	López de Letona, Santos	50.525	8	8	1			50.525
8	Basabe, Julián	50.039	10	6-4-7-8	4			50.039
9	Mazas, Pedro	49.777	10	8-1-4-5-7	5			49.777
10	Ortiz de la Riva, Celestino	45.415	8	2-5-6	3	2.700	7	48.115
11	Ampuero, José María	46.081	4	6	1	500	1	46.581
12	Murga, Juacina	45.554	5	6-7	2	520	2	46.074
13	Arteche, José María	45.723	11	8-3-6	3			45.723
14	Ustara, Cirilo María	44.463	5	6-1-4-8	4			44.463
15	Lizana, J.M. (Marqués de Casa Torre)	43.267	7	6-5	2	580	3	43.847
16	Allende, Manuel	42.139	5	8-2	2	825	3	42.964
17	Jacquet, Carlos	42.555	5	8-6	2			42.555
18	Gurtubay, José María	42.440	9	8-2-3-6	4	50	1	42.490
19	Solaegui, Federico	37.335	8	8-6	2	2.750	10	40.085
20	Gortazar, Manuel María de	39.970	4	6-5	2			39.970
21	Landecho, Luis	39.162	8	5-6	2			39.162
22	Zumelzu, Hermanas	38.279	7	8-6	2	695	4	39.857
23	Arana, José Antonio	38.155	3	8	1			38.155
24	Orúe, Juan C. de	37.917	2	6-4	2			37.917
25	Mier, Sotera de la	37.033	4	6-4-8	3			37.033

Tabla 4.12: Mayores propietarios de Bilbao. Rentas brutas de urbana y rústica 1892 (Cont.)

	Propietarios	Renta Bruta Urbana (ptas.)	A	B	C	Renta Bruta Rústica (ptas.)	D	Renta Bruta Total (ptas.)
26	Alustiza, Braulio	37.019	12	5-4-6	3			37.019
27	Zorrilla, Justo	36.800	4	8-6	2			36.800
28	Lezama, Antonio	35.855	5	8	1			35.855
29	Landecheo, Fernando	34.006	6	6-5	2	185	1	34.191
30	Jauregui, Benito	34.134	9	4-8	2			34.134
31	Isasi, Andrés de	34.039	4	6-2	2			34.039
32	Legórburu, Antonia	33.558	6	8-2-6-7	4			33.558
33	Gurtubay, Julián de	33.200	1	6	1			33.200
34	Arellano, Tomas	32.750	1	6	1			32.750
35	Linares, Ciriaco	31.500	2	7-2	2	1.232	4	32.732
36	Sopelana, Josefa y Hnas.	31.788	6	8-1	2	650	1	32.438
37	Losada de las Rivas, F. (Marq. Mudeia)	31.375	1	6	1			31.375
38	Gana, Enrique	30.580	7	7-8	2	500	1	31.080
39	Sota, Paulino de la	30.840	5	8	1			30.840
40	Isasi-Isasmendi, Pascual	30.600	2	8	1			30.600
41	Congregación Sdo. Corazón de Jesús	30.000	1	8	1			30.000
42	Taramona, Manuel	30.000	2	7	1			30.000
43	MacMahon, Amalia	27.922	16	6-1-5-8	4	1.125	1	29.047
44	Mazarredo, Rafael	29.037	7	6-1-4-5	4	0	1	29.037
45	Gorostiaga, José	28.490	7	2	1			28.490
46	Victoria de Lecea, Eduardo	25.839	8	6-4-7-8	4	1.360	5	27.199
47	Arratia, Francisco	26.587	6	3-8	2	275	1	26.862
48	Epalza, Encarnación	26.680	2	6	1			26.680
49	Ruiz, Carmen (Vda. de Barandiarán)	26.438	1	8	1			26.438
50	Olalde, Martín	23.050	4	7-6-8	3	3.232	15	26.282
51	Cariaga, Isidra (Vda de Echevarria)	26.006	3	8-6	2			26.006
52	Echevarria, José	26.000	1	6	1			26.000
53	Sociedad Banco de Bilbao	25.000	1	7	1	718	1	25.718

Tabla 4.12: Mayores propietarios de Bilbao. Rentas brutas de urbana y rústica 1892 (Cont.)

	Propietarios	Renta Bruta Urbana (ptas.)	A	B	C	Renta Bruta Rústica (ptas.)	D	Renta Bruta Total (ptas.)
54	Letamendia, Francisco	24.926	15	1-3	2	480	1	25.406
55	Allende, Tomás	24.252	7	8-2	2	788	3	25.040
56	Salazar, Benigno	25.032	5	8-3-5-6	4			25.032
57	Ortiz de la Riva, María	24.222	5	2-4-7	3			24.222
58	Villabaso, José Luis	24.079	4	8	1			24.079
59	Echevarría, Jesús de	24.000	1	8	1			24.000
60	Díaz de Rubin, Santos	23.800	2	8	1			23.800
61	Olózaga, José	23.030	2	8	1			23.030
62	Marques de Villarias	22.423	8	8-5	2	520	3	22.943
63	Ortiz de la Riva, Gertrudis	22.744	3	2-6	2			22.744
64	Uriguen, Ezequiel	22.462	5	8-6	2			22.462
65	Camña, Valentín	21.850	8	5-2-3-6	5	500	1	22.350
66	John Uriguen, José	21.225	2	8	1	580	2	21.805
67	Somonte, Petronila	21.767	4	2-6	2			21.767
68	Achúcarro, Felicia (Vda de Borda)	21.557	8	1-2-3	3			21.557
69	Amézola, José de	21.450	1	8	1			21.450
70	García Real, Juan	21.435	11	1-4	2			21.435
71	Errasti, Leonarda	21.429	2	8-3	2			21.429
72	Garay, Cayetano	21.202	4	7-2-8	3			21.202
73	Novia de Salcedo, Hijos de	20.860	4	6-8	2			20.860
74	Amézaga, Santos	20.609	7	8-4-5-7	4			20.609
75	Basualdo, Herederos de José María	20.336	4	5-6	2			20.336
76	Zumalcárrgui, Jacinto	20.267	4	8-2	2			20.267

Fuente: Elaboración propia a partir de los Registros de Fincas Urbanas del municipio de Bilbao (1892).

A) Número de propiedades urbanas (Edificios o partes de edificios).

B) Distritos urbanos en los que se localizan sus propiedades, delante el distrito con mayor representación (Clave de Distritos: 1-Bilbao la Vieja, 2-San Francisco, 3-Las Cortes, 4-Hospital, 5-Mercado, 6-Santiago, 7-San Nicolás, 8-Ensanche)

C) Número de distritos en los que tiene propiedades.

D) Número de propiedades rústicas (casas, caseríos, terrenos etc.)

Ante todo, nos encontramos con una representación enormemente dispar entre los distritos urbanos. En todos ellos, aparecen miembros de este grupo de propietarios, pero los distritos más valorados y distinguidos de la ciudad, Santiago y Ensanche, se destacan extraordinariamente. Es precisamente en Ensanche donde con mayor frecuencia encontramos casos de preferencia en el valor de las rentas y de concentración absoluta de las propiedades, ya que trece de estos propietarios del nivel superior poseen exclusivamente rentas en este distrito <sup>117</sup>.

En cuanto a las personas que ocupan la cúspide de la propiedad urbana de Bilbao, se advierte inmediatamente la ausencia absoluta de los miembros de los grupos que durante estos mismos años estaban encabezando el desarrollo industrial y financiero de Vizcaya <sup>118</sup>.

Solamente unos pocos de los nombres de esta lista se pueden caracterizar por sus vinculaciones con el mundo empresarial e industrial <sup>119</sup>. Es el caso de Juan y José María Gurtubay <sup>120</sup>, José María Arteche <sup>121</sup>, Manuel y Tomás Allende <sup>122</sup>, Juan Orúe <sup>123</sup>, Federico Solaeigui <sup>124</sup>, Antonio Lezama <sup>125</sup>, Enrique Gana <sup>126</sup>, Manuel Taramona <sup>127</sup>, y Benigno Salazar <sup>128</sup>.

<sup>117</sup> Serían sus intereses los representados por Alzola —como «Sr. X»— en una serie de artículos de prensa en Bilbao que se recogió en forma de libro: Alzola, Pablo, 1893, *La cuestión del Ensanche*, Bilbao.

<sup>118</sup> En una búsqueda global de los apellidos más destacados de la élite empresarial vizcaína encontramos participaciones limitadas o totalmente marginales. Por citar algunos que pueden ser especialmente significativos: familia Chávarri, una finca de Víctor con renta de 1.000 ptas. —recordemos que su nuevo Palacio estaba sin finalizar en esta fecha—; Francisco Martínez de la Rivas, una de 2.500 ptas.; familia Gandarias (Pedro Pablo y Tomás), tres que sumaban 9.834 ptas.; Ramón de la Sota, una de 3.000 ptas.; familia Aznar y familia Echevarrieta, ninguna propiedad; familia Alonso Allende (Juan), tres fincas que sumaban 2.543 ptas., familia Ibarra (sumando las propiedades de Luz Arregui, María de la Revilla, los herederos de Gabriel M. Ibarra, los hermanos Zubiria Ibarra, los Vilallonga Ibarra y J.M. Olabarri) 19 con 58.409 ptas., aunque María de la Revilla poseía otras 2 fincas en el Ensanche que quedaron sin declarar renta.

<sup>119</sup> Los datos de las participaciones y vinculaciones empresariales que siguen provienen de distintos Anuarios Empresariales y del Registro de la Propiedad Mercantil de Vizcaya.

<sup>120</sup> Participaban en estas fechas en muy distintas sociedades comerciales (Fourcade y Gurtubay, Hijos de Gurtubay), químicas (Fourcade y Cia), papeleras (La Papelera Vizcaína), mineras (Carbonera de Matallana), metalúrgicas (Tubos Forjados), inmobiliarias (Sociedad de Terrenos y Construcciones, y La Perla) y otras varias ferroviarias, cementeras etc.

<sup>121</sup> Además de en la fundación de las distintas navieras de Ramón de la Sota aparece en Papelera Vizcaína y algunas ferroviarias entre otras.

<sup>122</sup> Vinculos con el sector minero, y compañías Tranviarias (J.I. Amann y Vizcaína de Electricidad)

<sup>123</sup> Mineras y astilleros (Euskalduna)

<sup>124</sup> Lo encontramos en la fundación de Papelera Vizcaína, ferrocarriles y navieras.

<sup>125</sup> Sobre todo en sociedades mineras como Minera las Muñecas, Minera Alonsótegui, y Llodio y Cia.

<sup>126</sup> Presenta una amplísima actividad en el mundo industrial, participando en la fundación de empresas como Tubos Reunidos, La Basconia, Alambres del Cadagua, Papelera Vizcaína, Euskaria, Aurrera, y varias cementeras y químicas.

<sup>127</sup> Ligados a la minería, a iniciativas del sector químico, y luego también eléctrico.

<sup>128</sup> Muy relacionado con los negocios mineros e industriales del Clan Chávarri.



En el resto se pueden ejemplarizar muy diversas relaciones con el clásico mundo comercial de la Villa (Epalza, Basabe, Mazas, Ustara, Murga, MacMahon, Jacquet, Isasi, Arellano, Urigüen....) o con los linajes tradicionales (Zabálburu, Casa Torre, Gortazar, Victoria de Lecea...).

Entre todos ellos se pueden rastrear casos de importantes concentraciones de capitales en el negocio inmobiliario, convirtiéndose de hecho en caseros y rentistas. Aquí se situaría la primera propietaria particular de Bilbao tanto en volumen de rentas como en número de propiedades, Casilda Iturriza Viuda de Epalza, ligada familiarmente al mundo comercial y bancario. Sus rentas convertidas en líquidas y capitalizadas al 5 % arrojarían unos capitales inmobiliarios cercanos al millón de pesetas. La mayoría de las fincas se situaban en el distrito de San Nicolás, sobre todo en la propiedad de chalés en el campo Volantín, donde poseía 8 casas.

Un caso singular es el de Santos López de Letona, comerciante de origen indiano con diversos intereses empresariales en Bilbao, y una fuerte inversión en inmuebles exclusivamente en el Ensanche<sup>129</sup>. Actitudes similares con diversas variantes son las de Francisco Zabálburu —con 11 propiedades repartidas por toda la ciudad—, Hilario Arenara —nada menos que 18 casas la mayoría en la zona de San Francisco—, Julián Basabe, Pedro Mazas, Antonia Legórburu, José Gorostiaga —7 casas concentradas en San Francisco—, Francisco Letamendía —principalmente en Bilbao la Vieja— o la familia Ortiz de la Riva<sup>130</sup>.

En resumen, nos estamos refiriendo a un mercado controlado aún por personajes ligados a actividades tradicionales de la Villa, ausentes del gran impulso industrial que se estaba produciendo en estas mismas fechas, donde seguramente se conseguía más rentabilidad pero que concertaban riesgos superiores. Se trata de los viejos linajes y comerciantes quienes, posiblemente como un refugio ante las aceleradas transformaciones económicas y sociales que se estaban produciendo en Bilbao, habían dedicado una parte de sus recursos al sector inmobiliario local.

De esta forma, se les puede también considerar los principales responsables de las virtudes y defectos que se estaban materializando en la conformación de la ciudad, con las enormes consecuencias futuras que aún hoy sentimos.

<sup>129</sup> Sobre este peculiar personaje promotor destacado de la empresa del Puente Colgante, ver SANTANA, A., ««Puente Vizcaya» 1893-1993. La construcción de una leyenda», en *Cien años del Puente Bizkaia, Bilbao*, 1993, pp. 11-38.

<sup>130</sup> Sumando las distintas propiedades de este apellido (Celestino, Gertrudis, María y Jaquína) resultarían juntos unos de los primeros propietarios de Bilbao, con 19 fincas y 111.510 ptas. de rentas urbanas. Delante de ellos sólo quedaría la suma de las propiedades de los Gurtubay (José María, Juan, Julian, Juliana y Matías) con nada menos que 27 propiedades y 156.119 ptas. de rentas.

Hasta este momento se habían dejado las rentas rústicas fuera del análisis. Esto se debe a la irrelevancia de su volumen en el conjunto del municipio y la baja calidad que presenta la documentación, que no permite un acercamiento ni a los productos reales ni a las superficies ocupadas. Como se aprecia en la tabla 4.12, en el caso de los propietarios con rentas brutas superiores a 20.000 ptas. apenas tiene significación, y su estructuración global es la que se expresa en la tabla 4.13.

*Tabla 4.13: Propietarios y Rentas Rústicas de Bilbao (1892)*

Intervalos de rentas	Propietarios	% propietarios	Rentas (ptas.)	% rentas
≥ 2.500	6	2,56	21.100	18,53
1.000-2.499	17	7,26	23.018	20,22
0- 999	211	90,17	69.734	61,25
Total	234	100,00	113.852	100,00

Fuente: Elaboración propia a partir de los Registros de Fincas Rústicas del municipio de Bilbao (1892).

Sin embargo hemos practicado el ejercicio de dividir la rústica en una serie de zonas conformes a las designadas en la documentación, que permitieran discernir situaciones dispares, y que ha culminado concentrando la observación en el espacio colindante con el Ensanche y zona de Indauchu, que hemos designado como «Zona 3»<sup>131</sup>. El resultado se representa en la tabla 4.14.

<sup>131</sup> Así se llega a establecer 4 zonas diferenciadas:

ZONA 1: (Rural alejada del núcleo urbano): Larrasquitu, Artigas de Buya, Castrejana,

ZONA 2: (Terrenos declarados rústicos en los márgenes de los barrios antiguos y los suburbios marginales): Iturburu, Iturburu San Esteban, Miravilla, Zamacola, Ibaizabal, Zugastinovia, Amparo, Concepción, Iturriza, Las Cortes, Machín, Zabálburu, Mena, Miraflores, Encarnación, La Salve, Calzadas, Uribarri, y Cristo

ZONA 3: (Terrenos declarados rústicos en el interior del Ensanche y zonas colindantes): Abando-Ibarra, Uribarte, Particular, Colón de Larreategui, Marqués del Puerto, Rivero, Alameda Recalde, Alameda San Mamés, Indauchu y Autonomía.

ZONA 4: (Terrenos declarados rústicos limitrofes con los barrios industriales al margen Occidental del Ensanche): Basurto, Novia de Salcedo, Olabeaga, Zorroza. La distribución de sus rentas es la siguiente:

	Renta bruta (ptas.)	%
Zona 1	23.774	20,88
Zona 2	43.069	37,83
Zona 3	23.770	20,88
Zona 4	23.229	20,40
Total	113.842	100,00

Tabla 4.14: Propietarios de Rústica en Bilbao-General y «Zona 3»\*

Bilbao General			«Zona 3»		
Propietario	Renta bruta	A	Propietario	Renta bruta	A
Marquesa de la Torrecilla	5.093	11	Ibarra, Juan L.	4.750	2
Ibarra, Juan L.	4.750	2	Solaegui, Federico	2.750	10
Olalde, Martín	3.232	15	Urígüen, Cayetana	1.633	5
Solaegui, Federico	2.750	10	Elorrieta, Adolfo	1.000	1
Ortiz de la Riva, Celestino	2.700	7	Fernández, Angel	1.000	1
Careaga, Ulpiano	2.575	2	Sdad de Terrenos y Construcciones	940	3
Urrutia, Claudio	2.251	7	Chávarri, Víctor	865	3
Sociedad Luis Castillo y Cia	2.125	2	Olaso, José R. de	750	1
Urígüen, Cayetana	1.633	5	Orueta, José	750	1
Zabálburu, Francisco	1.509	7	Sociedad Banco de Bilbao	718	1
Sdad Gavidia, Usobiaga y Cia	1.498	4	La Perla de Solares y Edificaciones	700	3
Adán de Yarza, Mario	1.475	4	Sopelana, Josefa	650	1
Victoria de Lecea, Eduardo	1.360	5	Marquesa de la Torrecilla	628	2
Eguilleor, Herederos de	1.345	2	Allende, Manuel	625	2
Linares, Ciriaco	1.232	4	Allende, Tomas	588	2
Sdad. Davey Richfort & Smith	1.180	2	Lizana, J. M. (Marqués Casa Torre)	580	3
Jaureguibeltia, J. M. y Hnos.	1.126	4	Victoria de Lecea, Eduardo	560	3
MacMahon, Amalia	1.125	1	Bedia, Isabel	450	1
Olaeta, Patricio	1.110	1	Patrón, Antonina	410	1
Sdad Eugenio Aguirre y Cia	1.049	2	Orive, Salustiano	325	1
Elorrieta, Adolfo	1.000	1	Madariaga, Nicolás	325	1
Fernández, Angel	1.000	1	Aguirre, José María	320	1
Taramona, Taria de la Viuda de	1.000	2	Marqués de Castroserna	302	1

Tabla 4.14: Propietarios de Rústica en Bilbao-General y «Zona 3»\* (Cont.)

Bilbao General			«Zona 3»		
Propietario	Renta bruta	A	Propietario	Renta bruta	A
Conde de Santa Coloma	963	2	Ansuategui, Juan Benito	300	1
Sdad. Terrenos y Construcciones	940	3	Arratia, Francisco	275	1
Goitia, Juan y Hermanos	905	2	Echevarria, Ramón y Alfredo	250	1
Urquijo, Francisco	870	2	Arana, Camilo	200	1
Chavarri, Victor	865	3	Legórburu, José	200	1
Novia de Salcedo, Pilar	853	6	John Urigien, José	180	1
Novia de Salcedo, Nicasia	853	6	Montiano, Hermanos	175	1
Allende, Manuel	825	3	Aresti, Enrique	150	1
Urquijo, María y Hermanos	806	1	Aristain, Concepción	125	1
Allende, Tomas	788	3	Sdad Sopelana, Gurtubay y Alzola	100	1

Fuente: Elaboración propia a partir de los Registros de Fincas Urbanas del municipio de Bilbao (1892).

A) Número de propiedades

Se puede ver como la estructura general de la propiedad rústica mantiene constantes similares a las que encontrábamos en la urbana. En cambio, es evidente la aparición de un universo distinto entre los propietarios de caseríos, terrenos y solares en el Ensanche e Indauchu. Despuntan ya nombres mucho más vinculados al mundo empresarial puntero, como Juan L. Ibarra, Federico Solaegui, Víctor Chávarri, José Orueta, Manuel y Tomás Allende, y Enrique Aresti, junto a dos sociedades inmobiliarias que operaban en el Ensanche (Sociedad La Perla de Solares y Edificaciones, y la Sociedad de Terrenos y Construcciones).

Entre todos ellos destaca Federico Solaegui, con 10 propiedades centralizadas en el Ensanche (un caserío en Abando Ibarra, 2 terrenos en Uribitarte, otros dos en Particular —Ledesma—, y terrenos en Colón de Larreategui, Alameda Recalde, Marqués del Puerto, Rivero y Alameda San Mamés —todas plenamente del Ensanche—), cuya posible renta se nos escapa, ya que la fuente original deja de consignarla en siete de las fincas.

Se vislumbra una toma de posiciones iniciales en el área con más futuro de la ciudad, que puede interpretarse como un primer paso, previo a la posterior entrada masiva de personas y capitales vinculados al desarrollo industrial y minero.

Fueron ellos quienes terminarían por hegemonizar la propiedad en la ciudad y toda su área de influencia durante el periodo inmediato. Comenzaría así desde principios del siglo XX un nuevo ciclo, que manteniendo las directrices fundamentales ya definidas a la altura de esta década de 1890, concluiría la definitiva configuración de la estructura urbana del Bilbao industrial.

#### 4.2.6. El segundo ensanche y el contraste de propuestas (1905)

En 1890, 14 años después de la aprobación definitiva del Ensanche, Bilbao consigue anexionarse definitivamente todo el territorio de la vecina y combativa anteiglesia de Abando. En ese momento, el Ayuntamiento apreció la urgencia de redactar un plan que reglamentara y diera cohesión a los nuevos territorios anexionados. Encargó así a su Oficina de Obras Públicas —dirigida entonces por el arquitecto Enrique Epalza—, la formulación de un proyecto de ampliación.

Epalza planteó el primer plan de extensión a expensas de los últimos terrenos absorbidos, sobre una superficie aproximada de 76 hectáreas comprendida entre el primer Ensanche y la vía férrea de Cantalojas<sup>132</sup> y lo remitió a la Alcaldía en diciembre de 1898. El

<sup>132</sup> En lo que se refiere a los límites concretos, Epalza especifica "Se utilizará el trazado del ramal de Cantalojas hasta la línea del de Santander a Bilbao cuya ce-

plan fue no obstante rechazado sugiriéndose a Epalza que extendiera los linderos de la ampliación hasta Zorroza con los límites que dentro de la jurisdicción determinaba la línea del ferrocarril de Bilbao a Santander.

Epalza presentaría su segundo proyecto en 1900 y en él se incluyeron ya los territorios mencionados, considerando igualmente los pertenecientes a la península de Zorroza. En el nuevo plan Epalza señala las tres vías principales a las que había de subordinarse el nuevo trazado; eran éstas, por un lado, la Alameda de San Mamés que adoptó aquí un gran protagonismo pasando a ser el nuevo eje que Epalza prolonga hasta Olabeaga. Esta nueva vía, rigurosa frontera entre los dos ensanches, estaba llamada a unir directamente la plaza de Zabaltzuri con los fondeaderos de Olabeaga. Por su parte, la calle de Autonomía, partiría igualmente de la plaza de Zabaltzuri para desembocar en el barrio de Basurto, próximo al Hospital y camino de Balmaseda. Por último, las calles de Gordoniz y Elguera (hoy calle de Gregorio de la Revilla) y una gran plaza (aproximadamente la que hoy ocupa la plaza de Indauchu) serían las encargadas de subsanar las irregularidades del trazado y de establecer las relaciones entre ambos ensanches <sup>133</sup>.

Epalza remitió su nuevo proyecto a la Corporación pero tanto ésta como el Consejo de Obras Públicas consideraron que era más oportuna la convocatoria de un concurso público en base a un programa que sirviera de base para el definitivo proyecto de Ampliación <sup>134</sup>.

#### 4.2.6.1. Concurso de proyectos

El concurso para la Ampliación se hizo público en noviembre de 1902, lo mismo que las bases sobre las que había de fundamentarse. Entre ellas se vuelve a insistir sobre el asunto de los límites <sup>135</sup>, se regulan las anchuras mínimas de las nuevas calles que

---

radura constituirá el nuevo límite, continuando este por el borde de la meseta que sirve de asiento a la Plaza de Toros de Vista Alegre. De allí contorneando dicho escarpe por la plaza de Amézola y calle de machin sigue por el muro de la finca del Sr. Zabaltzuri que limita la calle de Vista Alegre hasta unirse al límite actual" "Ampliación del Ensanche" "El Nervión" 15 noviembre de 1900.

<sup>133</sup> «El Nervión», 16 de noviembre de 1900.

<sup>134</sup> «La ampliación de Ensanche tal y como la vivieron los vecinos en "El Nervión"», 20 y 21 de noviembre de 1902. Véase también Repulles, E y Landecho, L. «Ampliación del Ensanche de la Villa de Bilbao» «Boletín de la Real Academia de bellas Artes de San Fernando» II ( 2.ª ép.) 1908 pp. 125-135.

<sup>135</sup> A este respecto se especifica «Por el Norte, el actual límite del Ensanche. Hacia el Oeste la línea continuará por la calle de Gurtubay, prolongándose hasta cerca del ferrocarril de Portugalete en dirección Sur, siguiendo la línea por este último y por los cierres del terreno de la estación de mercancías, continuando por el borde de la rampa que proyecta construir en la escarpa de la meseta de la plaza de toros.

deberían situarse entre los 15, 17, 18, 20 y 30 metros y se insiste en la necesidad de proyectar una avenida de 50 metros de anchura que sirviera de cierre al Ensanche en la zona de las afueras y que alcanzara 100 metros al llegar al proyectado Hospital, entonces todavía en construcción (el Hospital Civil de Basurto). Se proponía además 20 metros como la altura máxima de los edificios y el respecto a las urbanizaciones ya realizadas.

Dos fueron las propuestas finalistas tras la convocatoria del Municipio. Una, la presentada conjuntamente por los arquitectos Pedro Guimón y Ricardo Bastida, y otra la efectuada en solitario por el también arquitecto Federico de Ugalde.

Guimón comienza su Memoria con una definición «Se llama urbanización, dice, a la disposición ingeniosamente acertada de vías que procuren a una población o urbe un desenvolvimiento cómodo y fácil de vida propia en condiciones higiénicas y, como resultado o carácter consecuencia del acierto, conjunto bello. (...) En resumen, una población modelo debe ser: cómoda, higiénica y bella»<sup>136</sup>.

Con esta declaración de principios, muy en consonancia con los planteamientos de urbanistas como Stubben o Baumeister<sup>137</sup>, Guimón daba un paso hacia adelante desembarazándose de todo lo que pudiera asociarse con el pasado y la tradición urbanística local, sobre todo en el aspecto terminológico. Guimón habla de vías de comodidad, de centros forzados de vida, de líneas de movimiento eje o líneas de movimiento longitudinales, etc... y, para terminar, ataca abiertamente al sistema de la cuadrícula utilizado en exclusividad<sup>138</sup>.

Para Guimón, según se ha mencionado, desde que existiera el puente de Isabel II la expansión natural de Bilbao, su futuro, tendía irremediamente hacia Basurto y pasando por Olabeaga continuaba su curso a través de esta margen izquierda hasta el mar. De

---

Desde aquí continuará por la Plaza de Amézola calle de Machín, muro de la finca de los Zababuru, que limita la calle de Vista Alegre hasta el límite actual» «La ampliación de Ensanche II» «El Nervión» 21 de noviembre de 1902.

<sup>136</sup> «Ideas fundamentales de la urbanización», «La Gaceta del Norte» 29 de junio 1905.

<sup>137</sup> Según señala Solá Morales tanto para Stubben como para Baumeister dos son los grandes temas de la ciudad 1) la teorización de los problemas circulatorios y 2) las técnicas de zonificación y control de uso (y el valor) de los suelos, son vistos como características de toda una nueva metodología que había de extenderse universalmente como tratamiento racionalizado de la nueva metrópoli basada en la lógica capitalista del intercambio y el plusvalor. Manuel Solá Morales, «Los Ensanches: hacia una definición», Revista Arquitectura-bis-n.º 13-14, 8 mayo-junio 1976).

<sup>138</sup> «En las Escuelas especiales de Arquitectura (...) se señalan sistemas elementales geométricos de trazado y se explica la cuadrícula, la radial (...). El escoger uno de estos sistemas exclusivamente, la cuadrícula por ejemplo, e irreflexivamente aplicarlo a cualquier terreno, lleva como consecuencia inevitable al resultado lastimoso que vamos a explicar (...)». «Ideas fundamentales de la Urbanización» IV (Conclusión), «La Gaceta del Norte» 6 de julio de 1905.

ahí que, en el aspecto vial Pedro Guimón facilitará este desarrollo hacia el mar favoreciendo las líneas longitudinales del trazado y poniendo un especial interés en encauzar el tráfico hacia Basurto, sin necesidad de pasar como sucedía hasta el momento por la plaza de Zabaltzuri. Como consecuencia todo el sector próximo o relacionado con esta zona del Hospital será motivo de una especial preocupación.

Guimón plantea la necesidad de prolongar la Alameda de San Mamés y de conceder una mayor relevancia a la calle de Ercilla, la cual estaba llamada a recoger el tráfico procedente de Uribitarte —al que debía sumarse el venido de la plaza Circular en la plaza Elíptica— y llevarlo hasta su cruce con la misma Alameda de San Mamés y, precisamente a partir de ese momento, su propuesta era la de trazar una prolongación de esta calle de Ercilla que debía desembocar directamente en una gran plaza proyectada en Basurto. Próxima al arranque de esta prolongación, más o menos en lo que es actualmente la plaza de Indauchu, sugiere la constitución de una gran plaza —tal y como lo pensara Epalza unos años antes— que soldara en ese punto las irregularidades de ambos trazados.

El replanteamiento de la zona de La Casilla como un posible paseo, así como la forma de salvar el ramal de Cantalojas a Olabeaga, serán otras de las interesantes propuestas de Guimón, lo mismo que la creación de un pequeño parque sobre el Nervión en la vega de Olabeaga.

En lo que se refiere al plan de Ugalde, éste plantea bien claramente la asunción de las limitaciones impuestas en las bases, tales como la existencia del Nuevo Hospital Civil, la presencia de la estación de carga y descarga del ferrocarril Bilbao-Santander, así como los servicios de varios ferrocarriles que cruzaban la superficie de la ampliación. La presencia de urbanizaciones particulares ya creadas y desarrolladas, así como la existencia de otras edificaciones importantes y de varios establecimientos industriales eran otras de las premisas que era preciso tener en cuenta.

Contrariamente a Guimón, Ugalde deja bien clara su intención de no entrar a juzgar las realizaciones de sus antecesores, fijándose como objetivo primordial dar una coherencia a ambos ensanches, verificando la sutura entre ambos trazados de la forma más homogénea posible dentro de las limitaciones señaladas.

En cuanto al planteamiento general, Ugalde disienta igualmente sobre la tendencia natural del crecimiento de Bilbao que predecía en sentido normal a la Gran Vía, es decir desde los muelles de la vega de San Mamés a la parte de Iturrigorri y Basurto, deduciéndose lógicamente la preponderancia e importancia de las vías en el sentido expresado.



Por su parte Ugalde destaca el desarrollo que iba adquiriendo la Ribera de Deusto, hecho que en su opinión aumentaría la circulación en la dirección señalada y llama la atención sobre el futuro que previsiblemente iba a tener la citada zona de Iturrigorri (actual Rekaldeberri) como lugar de emplazamiento de establecimientos industriales y por la especial disposición de estos terrenos para el desarrollo de barrios obreros.

Tras estos razonamientos es fácil comprender la importancia otorgada por Ugalde al trazado de calles perpendiculares a la Gran Vía, tales como la Alameda del Doctor Areilza, calle María Díaz de Haro, o la futura y amplia calle de Sabino Arana. Sin embargo, este técnico también hace hincapié en no abandonar la cimentación de la trama urbana en sentido longitudinal, o sea de considerar igualmente la circulación procedente del Casco hacia el Hospital, para lo que proyecta reforzar calles como Egaña —que luego alargaría con la de Pérez Galdós— y, sobre todo, la prolongación de calles como Licenciado Poza y Alameda de Urquijo.

En lo que respecta al trazado de la gran plaza (la de Indauchu)<sup>139</sup>, sin duda Ugalde no desconocía el hecho de que gran parte de los terrenos correspondientes a ese espacio pertenecían a una antigua finca denominada «La Alberca Mayor», y habían sido adquiridos por la familia Allende, cuyos miembros disfrutaban de una enorme ascendencia en la vida económica y política local. De hecho, los Allende no tardaron mucho en parcelar la propiedad e iniciar la construcción de una serie de residencias particulares convirtiendo la zona de Indauchu —concretamente las proximidades de la calle conocida como Particular de Manuel Allende— en un remedo del aristocrático paseo del Campo de Volantín, en un momento en que aquel se resentía ya de una notable decadencia.

El futuro de la gran plaza estaba coartado desde antes de su nacimiento, a pesar —es preciso señalarlo— del interés y la buena voluntad opuesta desde el Ayuntamiento.

A finales de mayo se reunió el Jurado<sup>140</sup> y en ese primer encuentro se decidió que previas algunas modificaciones que debían introducirse, la concesión del proyecto debía ser para los señores Guzmón y Bastida.

<sup>139</sup> Véase el Informe sobre el expediente formado por el Ayuntamiento de Bilbao para la modificación de la plaza de Indauchu en el plano del Ensanche, en «Boletín de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando», 1923, XVII, págs. 67-75.

<sup>140</sup> El Jurado estuvo compuesto por G. Ibarreche (arquitecto municipal), Gregorio Balparda (político e historiador de gran influencia en la Villa) J. Picaza (arquitecto municipal), Gorostiza (ingeniero) Recaredo Uhagón (ingeniero de reconocido prestigio en la ciudad y vinculado a las obras de saneamiento del municipio) y Eguidazu (ingeniero) bajo la presidencia del entonces Alcalde el Sr. Bilbao. «La ampliación del Ensanche», *El Nervión*, 16 de mayo de 1905.

Sin embargo, un mes más tarde aparece un artículo en la prensa bajo el título genérico «*La ampliación del Ensanche*»<sup>141</sup> en el que se detallan las ventajas que representaban ambos proyectos. En el apartado de las conclusiones se afirma la superioridad del primero, pero se apunta la posibilidad de aprovechar ambos planes. Según quedaba expuesto, los aspectos positivos del plan de Ugalde podían sumarse a los del plan Guimón-Bastida, aunque no así lo contrario, ya que la introducción de las propuestas de los dos arquitectos en el de Ugalde, destrozaría la regular cuadrícula del trazado de éste, desvirtuando así el proyecto. Sin embargo, al final de este mismo artículo se hace una alusión al Sr. Balparda, en la que se insinúa su responsabilidad en el cambio de opinión de la Corporación, incluso se sugiere claramente un enfrentamiento entre el Alcalde<sup>142</sup> y el político aludido, hecho que podía estar relacionado con los conflictos surgidos con la poderosa Asociación de Propietarios de fincas urbanas de Bilbao<sup>143</sup>. En este sentido, la irrevocable dimisión de Pedro Bilbao como máximo representante del Municipio aludiendo a la ingobernabilidad de la Villa causada por la postura intransigente de las fuerzas vivas de la ciudad, y su sustitución en la Alcaldía por el mismo Gregorio Balparda, puede introducir quizá alguna luz en el asunto.

Probablemente, las irregularidades que se habían sucedido en este tema, hicieron que la confirmación definitiva del proyecto de Ampliación del Ensanche propuesto por Ugalde no llegara hasta el año 1913<sup>144</sup>, de tal forma que en esos años se detectan numerosas denuncias y conflictos entre propietarios y Ayuntamiento en lo referente a permisos de edificación. Como consecuencia, en 1920, el proyecto de Ugalde apenas había comenzado a ejecutarse<sup>145</sup>.

#### **4.2.7. La conformación del centro y de las áreas suburbanas del nuevo Bilbao**

##### **4.2.7.1. La jerarquización social del espacio urbano**

Entre las previsiones de los proyectistas del Ensanche estaba que en 1893 Bilbao alcanzase la cifra de 41.734 habitantes para pasar a 51.041 en 1905. Un cálculo irreparablemente incorrecto ya que, a pesar de que a partir de 1875 las tasas de mortalidad se dispararon, nada pudo contener el potentísimo aporte migratorio de las dos décadas siguientes; para 1894 Bilbao ya contaba con 61.070 vecinos.

<sup>141</sup> «La ampliación del Ensanche», «La Gaceta del Norte», 12 de junio 1905.

<sup>142</sup> «La ampliación del Ensanche», «La Gaceta del Norte», 13 de junio de 1905. Ver a este respecto también «Ampliación del Ensanche», «El Porvenir Vasco», 18 de octubre 1905.

<sup>143</sup> Ver apartado destinado a la Asociación de propietarios.

<sup>144</sup> Ver «La Construcción Moderna», año 1913, pág. 43 (2.ª parte).

<sup>145</sup> Migoya, J., II Congreso de Estudios Vascos, Op. Cit.

Como se ha señalado repetidamente, en esa misma fecha de 1894 el número de nuevas vías abiertas en el Ensanche (13.632 mts. lineales), era bastante menor de las que aún restaban por urbanizar. Las nuevas edificaciones habían ido creciendo a buen ritmo, pero sólo para dar satisfacción a la demanda de vivienda de lujo de la aristocracia local. Sus mansiones apenas cubrían la mitad de las calles abiertas (7.589 mts. lineales), de modo que, en las dos décadas transcurridas, la parte de Abando anexionada a Bilbao, es decir, lo que era propiamente el Ensanche, sólo se hallaba ocupado en una cuarta parte. De hecho, más allá de la Alameda de Recalde sólo el visionario patrón minero Víctor Chavarri se había atrevido a erigir su palacio, una mole de piedras raras y aspecto inquietante alzada en medio de un desierto de huertas y solares vacíos, encargada a uno de los arquitectos más cotizados de Europa, el belga Paul Ankar, en 1889.

Tras el parón de las construcciones de calidad que se detecta a mediados de la primera década del nuevo siglo, el proceso de ocupación del Ensanche vuelve a reactivarse después de la Primera Guerra Mundial, aunque a partir de entonces se rebaja ligeramente la categoría social y económica de los sucesivos ocupantes, aún manteniéndose siempre en las capas superiores de la sociedad bilbaína. Una de las causas de este ligero desclasamiento del Ensanche debe buscarse en que el proyecto de ampliación de Ugalde de 1905 había servido para poner más terreno urbanizado a disposición de los potenciales clientes y, por lo tanto, para bajar el precio del suelo, y a que la alta burguesía prefirió reorientar su demanda de residencias nobles hacia el área de Getxo, que dejaba así de ser considerada una simple localidad balnearia de lujo para convertirse en morada estable de la clase dirigente vasca. Resulta elocuente comprobar que si en 1900 más del 10 % de los vecinos del área ocupada del Ensanche (Gran Vía, Estación y San Vicente) podían considerarse adscritos a los grupos sociales de élite, este porcentaje había descendido en 1935 a tan sólo el 5 % en la misma circunscripción, y paralelamente había aumentado el número y proporción de los libreprofesionales.

El Ensanche conoció una ocupación muy lenta y poco concentrada, ya que bien entrado el presente siglo el caserío no alcanzaba ni con mucho la plaza Elíptica. Dentro del conjunto, en el que convivían distritos relativamente heterogéneos, será el de Albia o San Vicente aquel que registre el mayor incremento. En cuanto a su población, de ella estaban excluidos obreros y mineros, siendo el grupo social más modesto el de los empleados. La clase acomodada era dominante, pero su distribución no era tampoco homogénea, destacando la zona de la Gran Vía y su entorno inmediato como el foco en torno al cual se concentraban las familias económicamente más fuertes. También el Campo de Volantín, tradicionalmente reservado a zona residencial, contuvo en sus bien parcelados solares de la primera línea de ribera a las viviendas

unifamiliares ocupadas por los linajes enriquecidos al compás de la industrialización.

Para la materialización de su Ensanche, Bilbao hubo de enfrentarse a fuertes dificultades entre las que se encontraba el hecho de que, en materia tributaria, debido al sistema privativo que regía en la zona, resultaban inaplicables los impuestos directos así como otras leyes y reglamentos que regían en los ensanches de otras ciudades españolas. Esta circunstancia limitó la autoridad municipal y reforzó 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 suburbios populares, y retardando la construcción del Ensanche.

El crecimiento del Ensanche no supuso de manera automática su aceptación como centro de la vida urbana de Bilbao. Por el contrario, este desarrollo residencial del área de Abando lo único que provocó fue que la centralidad se trasladase definitivamente desde la Plaza Vieja de San Antón al *Boulevard* del Arenal. Tuvo que pasar más de medio siglo para que la orilla izquierda de la ría se consolidase como polo de referencia de la actividad local, y a pesar de ello el Casco Viejo siguió manteniendo una envidiable salud, que no conservaron otros núcleos medievales de ciudades españolas afectadas por planes de ensanche. No deben sorprender por ello testimonios como el de Ricardo Bastida de 1923, cuando profetizaba ante el escepticismo de sus oyentes que «*En día no lejano, si Bilbao vive —y nada hace presumir su muerte— el centro será la Gran Vía, en el trozo comprendido entre las Plazas Circular y Eliptica*»<sup>146</sup>. Este acertado vaticinio sólo se hizo realidad después de la Guerra Civil, porque lo cierto es que hasta entonces, además de su valor simbólico como origen de la Villa, el Casco Viejo siguió reuniendo la práctica totalidad de los comercios de Bilbao, incluidos los de mayor lujo; mantuvo a plena actividad el Mercado de la Ribera, más barato y mucho mejor surtido que el lánguido barracón del Ensanche; contó con las líneas de ferrocarril de corto recorrido que más clientes de la clase media desplazaban y reunió los edificios más representativos de la vida cívica de la urbe: desde el Teatro Arriaga, a la Sociedad El Sitio, pasando por la Casa Consistorial, las oficinas del Banco de Bilbao, la basílica de Santiago y un buen número de animados cafés. Tan sólo la Diputación Provincial se había atrevido a dar el salto a la Gran Vía inaugurando su nuevo palacio en 1893, después de abandonar —no sin reticencias— sus locales históricos de la Plaza Nueva; sin embargo en aquella época nadie parecía dispuesto a seguirla tan lejos.

Si el Ensanche —como resulta obvio— no acogió a los emigrantes, debemos preguntarnos dónde iba acomodándose este grueso aporte de nueva población. En este período intersecular, tres serán

<sup>146</sup> Bastida, Ricardo de «*El problema urbanístico de Bilbao*». Bilbao, 1923, pág. 14.

los ámbitos urbanos sacudidos en profundidad por las oleadas migratorias; en orden de intensidad creciente se sitúan el Casco Viejo, los arrabales históricos y los nuevos suburbios.

La vieja ciudad conocerá una amplia operación de reconstrucción, procediéndose a la reparación de algunas casas dañadas durante los conflictos bélicos, pero sobre todo a la sustitución de viejos edificios de viviendas por otros de nueva planta, culminando un proceso que ya se había iniciado a principios del siglo XIX. El grupo social dominante en este sector de la ciudad seguirá manteniendo los comportamientos y distribución tradicionales, siendo la clase acomodada la que ocupaba el distrito de Santiago, y las clases medias y modestas las que se asentaban en las denominadas Siete Calles. Con todo, y a pesar de que el Casco Viejo recibió parte del flujo migratorio, el lento pero incesante transvase de su población más acomodada hacia el Ensanche provocó a la larga una pérdida demográfica, cediendo finalmente a este sector su crecimiento natural.

Frente a este modelo de transición atemperada, los antiguos arrabales sufrieron una súbita y violenta degradación, tanto de jerarquía social como de condiciones de habitabilidad. El barrio de San Nicolás fue el que menos padeció estas consecuencias; por algo era el de consolidación más reciente, tenía la ubicación más céntrica y las viviendas de mayor calidad. En lo que constituía el frente del Arenal retuvo a su población tradicional de clase media acomodada, pero no pudo evitar que a sus espaldas la Sendeja y la Esperanza fuesen objeto de una creciente presión demográfica y progresiva decadencia.

El viejo arrabal de Achuri no pudo resistirse a un acelerado proceso de suburbialización después de ver como todas sus salidas y vías laterales quedaban copadas por aglomeraciones de viviendas pobladas por jornaleros y trabajadores de las minas del Morro. Estas familias fueron alojadas en edificios cada vez más altos, ubicados en solares de planta irregular, a veces incluso en plena pendiente de la montaña, carentes de muchos de los más elementales servicios, y en los que el hacinamiento y la falta de salubridad se hacían nítidamente patentes. Tan solo la fachada pública del arrabal, que era la plaza de los Santos Juanes, mantuvo un recuerdo de su antigua dignidad, representada por el palacio de los Vitoria de Lecea y el conjunto de equipamientos urbanos que integraban la nueva Estación de Ferrocarriles Vascongados, las escuelas de la Ribera y el hospital transformado en Escuela de Artes y Oficios.

En el arrabal de Bilbao la Vieja ni siquiera fue posible mantener esta apariencia superficial de dignidad. El que había sido populoso barrio de Allendelapiente sucumbió ante la marea de inmigrantes atraídos por las minas de Miravilla, que después de saturar las viviendas existentes comenzaron a cubrir cualquier espacio disponible con construcciones espontáneas.

Sin solución de continuidad se alzaban los auténticos suburbios proletarios de Bilbao, los distritos de San Francisco y Las Cortes, que presentaban una situación casi idéntica, agravada si cabe por un hacinamiento aún más acentuado y por las frecuentes epidemias provocadas por contagio. Esta zona, que había surgido como una prolongación lineal del arrabal en los tiempos en que la villa carecía de territorio jurisdiccional para expandirse, estaba sometida a ordenanzas de construcción, lo que no pudo impedir su degradación, pero sí garantizó un mínimo de calidad en la disposición y planeamiento de las construcciones. Sin embargo el uso que posteriormente se hacía de ellas era absolutamente abusivo, con unas densidades de ocupación que desbordaban con creces la capacidad de habitabilidad de unos espacios que, en principio, podían ser correctos en su concepción, pero también muy reducidos en superficie.

Otros sectores suburbanos fueron creciendo a partir de los arrabales históricos y antiguas veredas locales. Al caso ya citado de los suburbios de Achuri, deben añadirse los de Iturribide, el Cristo y Zamácola, que tenían la característica común de prolongarse en el término municipal de Begoña o Abando en forma de agrupaciones de casuchas aún mucho más degradadas, pues la ausencia de ordenanzas de planeamiento en las anteiglesias consentía cualquier abuso de los propietarios y también muchas de las iniciativas de barraquismo espontáneo de los propios trabajadores.

Así pues, estas áreas de la ciudad irán absorbiendo a las clases desheredadas, a la inmigración de la menor cualificación profesional. Una masa de trabajadores manuales que se empleaban en la minería, la construcción, la estiba portuaria y los servicios, y sólo en contados casos en actividades industriales, ya que las grandes empresas siderometalúrgicas se encontraban demasiado lejos del centro de Bilbao. Sin embargo, es preciso apuntar que tanto los arrabales como estos suburbios no eran homogéneos, por lo que había diferencias tanto de contenidos como de comportamiento demográfico. Aunque todas las áreas periféricas del Ensanche recibieron aportes migratorios es importante destacar que el asentamiento fue relativamente selectivo. Así, por ejemplo, mientras los grupos de procedencia rural vizcaína y guipuzcoana encontraron con relativa facilidad acomodo en el Casco Viejo, los naturales del resto del Estado se vieron casi siempre abocados a ocupar las áreas degradadas de San Francisco, las Cortes y Bilbao la Vieja.

La falta de ordenanzas de construcción unitarias favoreció la especulación y el desarrollo desordenado de la urbe industrial. La particular manera en la que se había efectuado la demarcación territorial de la nueva ciudad hizo que durante algún tiempo ésta se dividiera en tres zonas, el viejo Casco, el Ensanche y los arrabales, rigiendo distintas ordenanzas para cada una. Las sucesivas anexiones provocaban momentáneos vacíos legales sobre ciertas zonas,

hecho que era aprovechado por los especuladores para construir en terrenos aún sin definir pero que venían a coincidir con los bordes de la ciudad, es decir, con las zonas menos propicias a la edificación. Además, como se ha señalado, la transgresión de las ordenanzas fue una práctica bastante extendida, siendo abundantes los contenciosos entre propietarios y Ayuntamiento. A este respecto es de destacar la intensa y permanente presión ejercida por la citada Asociación de Propietarios del Ensanche, entre cuyos componentes se encontraban influyentes personalidades del mundo de la industria, las finanzas y la política locales; un grupo de presión organizado ultraliberal cuyo fin primordial —según declaraban sus Estatutos— era: «Defender y mantener los derechos de la propiedad en relación con todas las entidades, así oficiales como particulares» (art. 1.a.) y «Gestionar para que queden sin efecto las disposiciones gubernativas o administrativas que directa o indirectamente puedan perjudicar a la propiedad» (art. 1.d.).

#### 4.2.7.2. Morfología social de la vivienda

El despegue industrial de Bilbao provocó una acelerada jerarquización social de los modelos de vivienda locales. Mientras la ciudad se desarrolló encerrada en los estrechos solares del Casco Viejo, la diferenciación económica de los tipos de residencia era muy poco acentuada, hasta el punto de que los bilbaínos se habituaron a denominar *palacios* a edificios que en realidad no eran sino discretos caserones de piedra sillar que no sobresalían del conjunto urbano y que casi podían pasar inadvertidos entre las casas de los pequeños comerciantes y empleados. La ausencia de espacio edificable había impedido históricamente la creación de grandes mansiones aristocráticas exentas con parque y jardín, como las que existían en otras villas rurales del País Vasco (Elorrio, Bergara, etc.), y con frecuencia los potentados locales construían sus villas de esparcimiento en otros municipios, por lo que puede afirmarse que hasta mediados del siglo XIX el aspecto general de la vivienda era en Bilbao mucho más igualitarista que en cualquier otra ciudad española.

La industrialización cambió radicalmente este panorama de aparente homogeneidad democrática. La pirámide social se hizo mucho más compleja y empinada, las desigualdades económicas mucho más abruptas y las hostilidades entre clases mucho más evidentes. Como hemos podido comprobar, el espacio urbano, ampliado a costa de las anexiones, se jerarquizó deliberadamente por sectores y barrios, y aún dentro de estos por calles, viviendas e incluso por pisos. Los sofisticados palacios familiares de gusto ecléctico que construyeron los grandes empresarios bilbaínos representaban entonces la categoría más alta de confort, higiene y elegancia a la que se podía aspirar en una época de nuevas invenciones y refinamientos domésticos, en la que también la vivienda



de las clases medias sufrió una auténtica revolución de formas y equipamientos, y en la que en contrapartida las barracas y casuchas ocupadas por el proletariado minero e industrial se degradaron hasta un nivel de miseria que sólo es históricamente comparable con el de las chozas de los siervos medievales.

En este panorama progresivamente más complejo las distintas variedades de viviendas que se edificaron en Bilbao a fines del siglo XIX y principios del XX pueden agruparse siguiendo criterios morfológicos, de jerarquía social y de ubicación en la trama de la ciudad, en las siguientes categorías:

1. *Hoteles y chalets* familiares con jardín
2. Pisos de lujo en alquiler
3. Pisos de clase media en el Ensanche
4. Pisos de clase media en el Casco Viejo
5. Pisos de clase media en los arrabales y suburbios
6. Pisos para obreros en los suburbios

Aunque pueda parecer sorprendente después de tantas referencias como se han hecho a las miserables condiciones de vida del proletariado vizcaíno del tiempo de la Revolución Industrial, la categoría de las chabolas espontáneas y barracas de autoconstrucción era entonces prácticamente inexistente en el término municipal de Bilbao. La ordenanza vigente en los sectores calificados como de *las afueras*, garantizaba aunque fuera mínimamente, un control sobre las dimensiones de las casas, su alineación en calles, su ventilación interior mediante patios de luces y, sus salidas de humos y aguas servidas.

Como se ha indicado anteriormente, las durísimas condiciones de vida y los angustiosos indicadores demográficos que se registraban en muchos de estos edificios no se derivaban tanto de su precariedad o su incorrecto diseño arquitectónico, como de que la presión inmigratoria y la falta de control municipal sobre los alquileres y subarriendos permitieron que cada uno de los pisos fuese ocupado por varias familias al mismo tiempo, con frecuencia tantas familias como dormitorios poseía la vivienda. El problema real era el del hacinamiento y escasez de espacio, más que el de la calidad física del mismo.

Las barracas propiamente dichas formaban parte del cinturón externo de Bilbao: comenzaban a aflorar en cuanto se trasponían los límites de la jurisdicción de la Villa hacia Bolueta, Santutxu y Uribarri, y se convertían en un elemento habitual del paisaje en los centros mineros de la margen izquierda y en los montes de Triano.

La descripción de algunos ejemplos reales seleccionados entre los numerosísimos expedientes de construcción de nueva vivienda correspondientes a los años del despegue industrial y de cristalización



del Ensanche, que se conservan en las secciones cuarta y quinta del Archivo Municipal de Bilbao, pueden ayudar a mostrar con claridad en qué consistían las diferencias prácticas en materia de habitabilidad de los distintos modelos de vivienda arriba enumerados.

1. **Los Hoteles y chalets familiares con jardín** propio se edificaron —como ya se ha indicado— en tres áreas bien delimitadas de la ciudad. Probablemente la de mayor calidad como conjunto fue la primera línea del Campo de Volantín, donde se situaron veinte de estas villas de lujo y se creó una colonia que en cierto modo fue precursora en pautas de comportamiento del poblamiento posterior de Getxo, a donde a la larga acabarían mudándose muchas de aquellas fortunas. Esta alineación de aristócratas tenía su continuación topográfica natural más allá del paraje de la Salve, prolongándose en Deusto con las mansiones de los Ibarra en La Cava, la de Rochelt en la Ribera de Deusto, la finca Bidarte y el frondoso parque del *chalet* del conde de Zubiria, que coronaba la colina de Sarriko.

El segundo sector de vivienda de lujo se encontraba dentro de la trama cuadrículada del Ensanche y resultaba más disperso en el espacio. Había pequeñas alineaciones de hoteles en un extremo de la Alameda de Mazarredo (8 casas), donde aún sobrevive uno de ellos reconstruido en los años veinte: el edificio que sirve de sede al Athletic Club de Fútbol y que fue residencia privada del naviero Ramón de la Sota; mientras que otros grupos se concentraban en la calle Rodríguez Arias: seis casas en la confluencia con Alameda de Urquijo, y cuatro grandes chalets ocupando las fincas que hoy flanquean la calle Banderas de Vizcaya.

El tercer sector constituía un caso más tardío y de características peculiares, ya que se encontraba fuera de los límites de la primera fase de anexión del territorio de Abando, es decir, en teoría en terreno no urbanizado. Era el barrio de Indauchu, donde la familia Allende había aprovechado el impulso regularizador del Ensanche para promover a título personal un conjunto de residencias de alta calidad de las que obtuvo importantes beneficios. La ampliación de la jurisdicción bilbaína de 1905 se vio obligada a respetar los hechos consumados y tuvo que adaptar el trazado regular de su cuadrícula al reparto de parcelas que este empresario había realizado, tanto en la calle Particular de Allende (9 casas), como en la intersección de Gordoniz con la Alameda de San Mamés (18 casas). El remodelado chalet de Allende-I, que edificó en 1910 Leonardo Rucabado, es hoy el último testigo de aquel barrio opulento en el que las mansiones competían por copiar los estilos de moda de las capitales europeas creando una escenografía de ambiente exótico y teatral <sup>147</sup>.

<sup>147</sup> Basurto Ferro, N., 1986, «Leonardo Rucabado y la Arquitectura Montañesa» Xarait, Madrid, en particular el capítulo titulado «Viviendas unifamiliares. El Barrio de Indauchu», págs. 11 ss.

Un ejemplar emblemático de la suntuosidad residencial de aquella primera generación de grandes hoteles familiares es la mansión que poseía en el Campo de Volantín el presidente de la Fundación Santa Ana de Bolueta, José María de Olabarri y Massino, construida en 1894 con proyecto del arquitecto Julián de Zubizarreta. Este edificio, que hoy alberga la sede de la Autoridad Portuaria y ha sido objeto de un meticuloso análisis monográfico<sup>148</sup>, ofrecía una exquisita estampa externa inspirada en el manierismo afrancesado y una distribución interior típicamente victoriana, con sectores perfectamente diferenciados para recibir visitantes, alojar separadamente a la familia y a la servidumbre, y un área de crianza de los niños. De acuerdo con la descripción publicada por Maite Paliza y Nieves Basurto *«La zona principal de la antigua residencia de la Familia Olabarri llama la atención por la elevada superficie, la extensión del programa y la minuciosidad y calidad de la decoración. Había vestíbulo, hall, despacho, tres salas, billar, serre, comedor principal y capilla, además de los dormitorios principales y los correspondientes cuartos de baño, etc. (...) La zona de servicio también tenía un gran desarrollo y contaba con un gran número de dependencias que estaban ubicadas en el semisótano (...) En cuanto a las chimeneas, éstas estaban presentes en todas las habitaciones principales de la casa (...) Por último, el "hotel" de los Olabarri presentaba un alto índice de confort. La casa contaba con calefacción central, instalación eléctrica, agua corriente, teléfono, etc.»*.

Hacia 1920 Jose María Olabarri y Zubiría había sucedido a su padre al frente de la jefatura de la familia, y residía en la casa con su mujer, con la que llegaría a concebir ocho hijos; por entonces el cuerpo de empleados domésticos que atendían a esta enorme mansión estaba compuesto por una institutriz británica, una oron-da nodriza montañesa, catorce criadas y un criado. Toda una legión de trabajadores uniformados al servicio de una fastuosidad tangible pero poco duradera, ya que al igual que muchos de los grandes palacetes de la aristocracia económica bilbaína, el hotel de los Olabarri tuvo una vida muy breve. A partir de 1924 dejó de ser residencia permanente de la familia y fue cayendo en un progresivo abandono.

2. La promoción de **pisos de lujo en alquiler** fue uno de los negocios más fructíferos de la primera fase de construcción del Ensanche. En algunos casos el propietario histórico de los terrenos acometía personalmente la dirección del proceso de edificación y se reservaba para su uso familiar una de las viviendas de la planta principal, arrendando a clientes acomodados los pisos superiores. Aunque buena parte del mercado inmobiliario local estaba controlado por los viejos linajes rentistas que practicaban una política de inversiones muy conservadora, a partir de la última década del siglo

<sup>148</sup> Paliza Monduate, M. y Basurto Ferro, N., 1990, *«La sede del Puerto Autónomo de Bilbao: El arquitecto Julián de Zubizarreta y el "hotel" de la familia Olabarri»*. P.A.B.

fue cada vez más frecuente que el promotor fuese un empresario acaudalado que invertía parte de sus capitales en el negocio inmobiliario, comprando primero los solares urbanizados de Abando y edificando después los bloques que mejor se adaptasen a la demanda del momento.

Un auténtico precursor de este modelo de actuación lo encontramos en la figura de Santos López de Letona, miembro relevante de la Asociación de Propietarios del Ensanche y uno de los principales constructores de vivienda de calidad en la Villa. Este personaje fue en origen un pobre emigrante arratiano que consiguió amasar una gran fortuna en México montando fábricas de paños. Al volver a Bizkaia con ánimo de invertir sus caudales prefirió diversificar sus intereses económicos, y aunque mantuvo una permanente vinculación con el sector textil fundando las fábricas de La Encartada (1892, Balmaseda) y La Josefina (1897, Galdakao), lideró también al grupo de accionistas que costeó las obras de construcción del Puente Vizcaya y entró a formar parte del Consejo de Administración del Banco de Comercio. Lo que aquí interesa, sin embargo, es resaltar que este perfil clásico de empresario de éxito de los primeras hornadas del despegue industrial se completaba con la promoción de bloques de pisos de cierto lujo en las calles Ledesma, Henao y Gran Vía. Precisamente dos de los pocos edificios fundacionales de la arteria central del Ensanche que aún se mantienen en pie son obra suya: los portales número 6 y 20, edificados en 1891 y 1888, respectivamente, hoy testigos terminales de un estilo de vida burgués y acomodado. López de Letona, por su parte, nunca llegó a residir personalmente en ninguno de estos bloques de viviendas, sino que contemplaba todo el ajetreo de la ciudad en crecimiento desde la reservada y apacible tranquilidad de su *hotel* unifamiliar situado en la confluencia de las calles Ercilla y Henao.

Conviene recordar que la mayor parte de las casas de vecinos que se construyeron durante los primeros años de vida del Ensanche no daban la talla de calidad que cabría esperar de las privilegiadas parcelas que ocupaban en la trama urbana. La urgencia de la demanda de vivienda de los burgueses del Casco Viejo y el afán de obtener beneficios inmediatos de los propietarios de pequeños solares de Abando, provocaron la aparición de un género de construcciones rápidas que en nada mejoraban la habitabilidad y confort de las que ya existían en el Arenal, salvo en el mayor número de dormitorios. Esta tónica puede considerarse generalizada hasta mediados de los años noventa, y el propio López de Letona fue protagonista de la misma. Así, la casa de Gran Vía-6 antes citada contenía cuatro pisos amplios (240 m<sup>2</sup>) pero de planteamiento claramente anticuado. El autor del proyecto, el maestro de obras Domingo Fort<sup>149</sup>, había dispuesto, como era la costumbre desde fines

<sup>149</sup> A.M.B. Secc. 4.º, 79-5, 1981.

del siglo XVIII, la sala, el gabinete y el comedor ocupando la fachada delantera, seguidos en segunda fila por los dormitorios principales; la cocina y dos dormitorios de servicio se situaban en el extremo opuesto de la casa, asomados al patio zaguero; en medio de ambos se encontraban la caja de escaleras, tres patios de luz y ventilación, y un pasillo central de comunicación a cuyos flancos se abrían los dormitorios de segundo rango. La cocina estaba dotada de chimenea, despensa y recocina, junto a ella había dos retretes y un cuarto de baño, y ninguno de los dormitorios carecía de alguna ventana a patio para facilitar la circulación de aire. En total la casa disponía de doce camas, contando las reservadas a las criadas, pero los espacios resultaban pequeños y el interior tenían un ambiente excesivamente abigarrado; era digna pero sin ninguna ostentación de confort ni novedades de equipamiento.

Otro caso análogo fue el de la casa promovida por Cirilo María de Ustara en una porción del terreno que hoy ocupa la sede central del Banco Bilbao Vizcaya, es decir, en un solar de máxima centralidad. El proyecto fue preparado por el maestro de obras Nicomedes Eguilur y data de 1888<sup>150</sup>. Se acometió en él la construcción de un edificio de cuatro pisos con buhardillas habitables, en un solar de antiguas huertas de contrahecha planta poligonal que el maestro no consiguió resolver con acierto. El bloque de fachada era igual que el anteriormente descrito, conformado por el sector diurno de uso comunitario —integrado por sala, gabinete y comedor— seguido por las alcobas de mayor rango; la casa disponía de dos retretes adosados en la zona de servicio, pero sin embargo carecía de cuarto de baño. La circulación interior la canalizaban dos largos pasillos paralelos que delimitaban el patio de luces y el cajón de escaleras, y que se unían en el vestíbulo. Era una planta innecesariamente laberíntica que perdía toda coherencia en la zona trasera, en la que se encadenaban indiscriminadamente dormitorios y salas sin acceso individualizado. En las buhardillas la planta se dividía en dos correctas viviendas de clase media, cada una con tan solo un par de dormitorios, una cocina, sala, gabinete y comedor.

La modernización de los proyectos de vivienda se implantará paulatinamente en los años finales del siglo XIX, y lo hará en las calles adyacentes a la Gran Vía, pues ésta ya había sido copada durante la primera oleada de construcciones. Dos notables edificaciones de este período ocupan respectivamente la afilada esquina de encuentro de las calles Luchana y Alameda Urquijo, y el frente septentrional de la Campa de Albia, delimitado entre las calles de San Vicente y Mazarredo. Son proyectos estrictamente coetáneos, de principios de 1896, y fueron preparados por Daniel Escondrillas y Domingo Fort. Ambos coinciden en proponer un modelo de vivienda con nítida separación de los sectores de uso, habitaciones amplias y de máxima exterioridad, gran holgura y especialización

<sup>150</sup> A.M.B. Secc. 4.º, 58-14, 2 de junio de 1888.

funcional en el área de servicio, patios interiores de superficie casi doble a la que exigían las ordenanzas y resolución de las esquinas con cuerpos cilíndricos acristalados y coronados por cúpulas.

En el proyecto de Escondrillas<sup>151</sup>, la planta es prácticamente triangular, con dos lados largos de fachada libre y uno corto y ciego, que concentra las funciones de servicio. La zona pública ocupa la proa del edificio, escindida mediante un sistema de puertas del resto de la vivienda, y consta de sala de visitas formales, despacho y un luminoso gabinete de confianza rodeado de solanas; además hay un dormitorio para invitados situado junto al vestíbulo y un acceso al tocador de señoras, que también tiene entrada desde los dormitorios familiares. Las tres habitaciones de recibir disponían de chimenea. Por su parte, los tres dormitorios privados de que disponía la casa se alineaban en uno de los lados del triángulo, interconectados entre sí por atajos o puertas *enfilade* —lo que constituye un planteamiento anticuado heredado de las residencias nobles francesas del siglo XVII— pero con ingresos independientes desde el pasillo; el otro lado mayor alojaba dos dormitorios para el servicio doméstico y un gran comedor con chimenea y balcón. En la zaguera de servicio se ubicaban ordenadamente el cuarto de plancha, una cocina con gran campana, la despensa, retretes separados para los criados y los propietarios (un simple banco de madera con orificio central el primero y una taza de loza sanitaria inglesa el segundo), y un cuarto de baño independiente. Los pasillos de circulación interior de cada uno de los cuatro sectores citados eran progresivamente más y más estrechos para marcar la diferente dignidad de las zonas de la casa.

Por su parte, en el proyecto de Fort<sup>152</sup> se trataba de construir toda una manzana rectangular de 1.592 m<sup>2</sup>, ajustando en ella viviendas de diferentes categorías y dimensiones, aunque con una presentación externa de gran empaque, unitaria y bien integrada. Las plantas de los pisos variaban entre 300 y 450 m<sup>2</sup> de superficie y, aún no siendo la más grande, la que aparece mejor resuelta es una de las intermedias, la que ocupa el ángulo más próximo a la iglesia de San Vicente. Es un diseño en U, en torno a un amplio patio que aloja el cajón de escaleras en herradura, en el que los brazos verticales acogen la zona comunitaria de uso diurno y el sector de servicio respectivamente, mientras que el tramo de ligadura horizontal sirve para disponer cuatro dormitorios alineados en fachada, completamente independientes entre sí, es decir sin la amenaza a la intimidad que suponía el viejo sistema de puertas enfiladas. La casa disponía de sendos retretes de banco y de taza, y de una *toilette* para baños calentada por el fuego de una pequeña chimenea esquinera. Se planteaba por tanto un circuito interior cargado de lógica y sentido funcional, al mismo tiempo muy res-

<sup>151</sup> A.M.B. Secc. 4.º, 191-6, 20 de marzo de 1896.

<sup>152</sup> A.M.B. Secc. 4.º, 196-5, 3 de febrero de 1896.

petuoso de las convenciones y jerarquías sociales, el cual, comenzando desde el vestíbulo y la sala de visitas formales, continuaba por los espacios públicos de mayor confianza, para pasar después al área privada familiar, seguir por las cocinas y la zona de servicio y terminar en el dormitorio de los criados.

Estos principios de distribución son los que se aplicaron de manera generalizada en la vivienda de lujo construida en el Ensanche durante las primeras décadas del nuevo siglo, matizando aún más la división en alas independientes para evitar la intromisión del servicio doméstico y potenciando también la intimidad personal de cada uno de los miembros del grupo familiar. A partir de 1910 la generalización de los baños (siempre separados del retrete) y sobre todo la aparición de nuevos adelantos técnicos como el ascensor, la calefacción por termosifones y el alumbrado eléctrico permitieron alcanzar en las viviendas del Ensanche un elevado grado de confort doméstico, muy superior al que en cualquier otra época hubiesen logrado las casas más nobles construidas en el Casco Viejo.

3. No se debe olvidar que en el mismo **Ensanche**, junto a los hoteles y edificios de lujo, también convivieron durante todo este período numerosas construcciones más modestas destinadas a **pisos para la clase media**. Zonas nítidamente catalogadas como de clase media, y aún modesta, fueron —como subraya Luis Vicente García Merino<sup>153</sup>— el entorno de las rampas de Uribitarte, las calles Hurtado de Amézaga, García Salazar, Iturriza, Fernández del Campo y buena parte de la Alameda de San Mamés, cuyas rentas medias eran inferiores a las del distrito de San Francisco.

Sin embargo no era necesario acudir a los bordes del área urbanizada para encontrar viviendas ocupadas por discretos administradores de comercio, funcionarios de los cuerpos de la administración y cargos intermedios de las numerosas sociedades comerciales, navieras, mineras, bancarias o de seguros que tenían registrada su razón social en la Villa. En las calles más próximas a la Gran Vía, como las paralelas Colón de Larreategui y Henao, o la perpendicular Alameda de Recalde, consideradas zonas de centralidad máxima, se alternaban ocasionalmente edificios de apenas 400 m<sup>2</sup> de planta que alojaban a dos familias en cada una de sus cuatro o cinco alturas nobles, y hasta a cuatro familias más en sus buhardillas. Estas viviendas apenas cambiaron de modelo hasta bien entrada la segunda década del siglo XX, y algunos ejemplos todavía existentes, como el n.º 6 de Henao (Domingo Fort, 1889)<sup>154</sup>, el

<sup>153</sup> García Merino, Luis Vicente, «La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao». HAEE/IVAP. Bilbao, 1987. Entre el enorme cúmulo de análisis acertados e informaciones valiosas que contiene esta excelente obra, véase para este tema específico el apartado «La ocupación del Ensanche» (págs. 689-698).

<sup>154</sup> A.M.B. Secc. 4.º, 66-5, 20 de junio de 1889.

n.º 25 de Colón de Larreategui (Daniel Escondrillas, 1895)<sup>155</sup>, o uno ya desaparecido de Alameda de Recalde (Enrique Epalza, 1908)<sup>156</sup>, sirven para demostrar con claridad el largo camino que las separaba de sus vecinos más acomodados.

Aunque en ellas se trata de mantener sometido el espacio interior a unas normas básicas de orden, higiene y decoro, la disminución de la superficie habilitada provoca que tan solo dos de las estancias puedan disponer de acceso a la fachada principal; estas serán normalmente la sala-gabinete (independientes en los edificios de lujo, pero refundidas en los de segunda categoría en una sola habitación) y el comedor o la alcoba matrimonial. El resto de los dormitorios, cinco o seis como promedio, se repartían longitudinalmente en el corazón de la casa, sin otra luz o ventilación natural que la que pudiesen recibir de los pequeños patios interiores. La cocina era la única pieza superviviente de la denominada zona de servicio, podía tener despensa, pero nunca recocina u otros recintos especializados; su ubicación preferente era la cara trasera, pero no faltan ejemplos en los que por su posición casi central resulta fácil deducir que sería un inevitable foco de humos y olores para toda la casa, máxime cuando aún seguían utilizándose las chimeneas de leña. Por su parte el equipamiento sanitario era claramente deficiente: podía haber incluso dos retretes, pero nunca cuarto de baño.

4. La ribera derecha del Nervión no perdió centralidad en todo este período, y gracias a que las familias acomodadas desertaron de las calles fundacionales de la Villa la **clase media** y los profesionales liberales consolidaron rotundamente su predominio en los **pisos del Casco Viejo**, en especial en los del distrito de Santiago y el comienzo de San Nicolás, es decir, con una tendencia al abandono de las tradicionales Siete Calles, y una clara preferencia por el espacio comprendido entre Santa María y nuevo Ayuntamiento. Se llegó incluso a abrir una nueva calle de enlace entre la Ronda y el arranque de Iturribide: la actual María de Muñoz, trazada en los terrenos que habían pertenecido al colegio jesuítico de los Santos Juanes.

En el barrio no había propiamente espacios libres para la edificación de nueva planta, pero sí algunos solares infrautilizados por casuchas que fueron aprovechados para alzar en ellos viviendas actualizadas a las exigencias del momento. Las medianeras condicionaban la planta como siempre lo habían hecho, de modo que el desafío que se ofrecía a los arquitectos locales del cambio de siglo era resolver de una manera más racional el nuevo reparto de usos de las históricas parcelas de fondo de saco, de aproximadamente 190 m<sup>2</sup> de superficie.

<sup>155</sup> A.M.B. Secc. 4.º, 166-1, 1895.

<sup>156</sup> A.M.B. Secc. 4.º, 427-8, 1908.



Una de las soluciones posibles es la que aplicó Enrique Epalza en Barrencalle Barrena n.º 9<sup>157</sup>, reconstruida en 1893. Dispuso un cajón de escaleras central en vez de las antiguas escaleras lateralizadas de un solo tiro propias de las casas antiguas del barrio, y abrió dos patios interiores para traer algo de luz y aire al núcleo interior, que en las plantas góticas era siempre ciego. Adoptó una distribución en espina de pez, con un largo pasillo central, con alcobas y servicios a los lados, y estancias nobles en ambos extremos. Ubicó la sala y un gabinete en la fachada principal, y el comedor y un segundo gabinete en la zaguera, orientada a la calle Pelota. En el espacio comprendido entre ambos sectores de recibo dispuso la cocina, dos retretes y cinco dormitorios; cuatro de estos últimos eran completamente ciegos, sin ninguna ventana al exterior ni posibilidad efectiva de ventilación.

Si éste era el plano de las cuatro alturas nobles, en la buhardilla la superficie se reducía en algo más de un tercio. Ante la merma de espacio interesa contrastar de cual de las estancias se prescindió, pues ello indicará cuales eran las dependencias de prestigio (accesorias) y cuales las consideradas mínimas o funcionalmente irreducibles en la época. Comparando esta vivienda con las de los pisos inferiores se percibe inmediatamente la ausencia de gabinetes y la desaparición de uno de los retretes; hay también un dormitorio menos, pero la cocina mantiene la mismas dimensiones y se respetan la sala y el comedor. Tampoco hay chimeneas para calentar los cuartos de recibo o uso comunitario.

**5. Los pisos de clase media en los arrabales** o áreas externas del Ensanche no fueron en modo alguno infrecuentes. En cierto modo actuaban como pantalla o muro de contención de los suburbios que florecían a sus espaldas y que con el tiempo acabarían por engullirlos, sino urbanísticamente, sí desde una perspectiva sociológica. Este es el caso del área comprendida entre la calle San Francisco y la ría, ordenada por las manzanas regularizadas de Bailén, Dos de Mayo y Hernani, y por la extensa alineación del muelle de Marzana.

El larguísimo edificio de este muelle de la ría es un ejemplo paradigmático del lento pero imparable desclasamiento de la zona. El terreno era propiedad de Ramón Basanta, quien en marzo de 1884 encargó a Domingo Fort la confección del proyecto<sup>158</sup> de edificación de treinta y seis viviendas destinadas a pequeños comerciantes, empleados, artesanos y libreprofesionales de recursos modestos. El estrecho espacio disponible debía ser aprovechado al máximo, de modo que Fort optó por prescindir de los patios interiores. De este modo las plantas de cada casa se concebían como un rectángulo compacto, con los lados cortos abiertos a la

<sup>157</sup> A.M.B. Secc. 4.º, 100-4. 20 de octubre de 1893.

<sup>158</sup> A.M.B. Secc. 4.º, 27-8. 27 de marzo de 1884.



calle y utilizados para ubicar en ellos la sala, el comedor, la cocina y la alcoba principal, emparejadas dos a dos; entre ambos cuerpos se emplazaban la caja de escaleras y tres o cuatro dormitorios ciegos a los que nunca llegaría el aire fresco. Cada vivienda disponía de su correspondiente retrete y no tenía otro foco de calor que la chimenea de la cocina.

La ocupación de estas viviendas de alquiler, por parte de familias con medios económicos, tuvo cierto éxito mientras no hubo otras ofertas disponibles, debido a la saturación del Casco Viejo y al excluyente elitismo del primer Ensanche. Sin embargo, a partir de 1905 resultaba mucho más fácil —e incluso más rentable para los herederos de Basanta— ocupar cada casa con dos o tres familias de obreros que encontrar un candidato de clase media dispuesto a renovar el contrato de arrendamiento por otra generación. Así, en los años veinte, en esas mismas casas el índice de ocupación era de tres familias por vivienda. El proceso de proletarización de los arrabales fue imparable hasta la Guerra Civil; se extendió incluso al mismo corazón de Achuri, donde la proporción de cabezas de familia jornaleros aumentó del 49 % en 1900, a casi el 57 % en 1935.

**6. Los pisos ocupados por familias obreras** saturaban los **suburbios** meridionales de la Villa. Hacia 1900 el distrito de San Francisco, ocupado por un 50 % de cabezas de familia de clase obrera, marcaba el límite de una bolsa de degradación social progresiva que se extendía hacia el Sur, con proporciones crecientes de población proletaria: 63,9 % en el barrio de Las Cortes y 70,1 % de familias jornaleras en Bilbao la Vieja. En esta fecha el distrito cualitativamente más obrero era el del nuevo Hospital, donde entre Basurto y Olabeaga se concentraba un paquete de población recién llegada en el que el 74,7 % de las familias se declaraban jornaleras y donde se registraban las rentas medias más bajas de la ciudad. Esto ocurría antes de que la zona fuese incluida en la ampliación del Ensanche<sup>159</sup>, y se puede percibir que el proceso urbanizador tuvo un efecto fulminante en la composición social de la periferia de Abando, ya que en 1935 la proporción había descendido a tan solo el 48,1 %.

Los mismos maestros de obra y arquitectos que actuaban en el Ensanche intervenían también en los barrios periféricos, y así encontramos a Daniel Escondrillas proyectando una casa de cuatro alturas en la calle de la Cantera comisionado por Jose Antonio Larrabeiti, en 1881<sup>160</sup>; o incluso actuando él mismo como promotor

<sup>159</sup> Hasta entonces se consideraba como zona de carácter rural, y no se permitía construir casas de más de un piso, lo que impedía una planificación de vivienda barata que acogiese en condiciones dignas a la población residente y a la que aspiraba instalarse en el distrito aprovechando los bajos precios del terreno. En *El Nervión* (17 de abril de 1901) se vierten algunas críticas a la pasividad del Ayuntamiento por no actuar diligentemente en este asunto.

<sup>160</sup> A.M.B. Secc. 4.º, 142-63. 25 de abril de 1881

inmobiliario de vivienda obrera en la calle Zabala n.º 21, en 1886 <sup>161</sup>.

Resulta muy clarificador para percibir cual era el criterio especulador y la economía de medios con la que se proyectaban estos edificios, observar que en algunos casos los planos se pasaban de una casa a otra sin apenas variaciones, ahorrándose el gasto de un nuevo estudio. El propio Escondrillas ofreció los planos de su casa de Zabala al propietario Juan de Torre, para que construyese otra idéntica en la misma calle <sup>162</sup>, apenas dos años después de la primera obra. Se trataba en ambos casos de edificios de cuatro alturas con dos viviendas por piso, sobre solares irregulares con una planta útil de apenas 190 m<sup>2</sup>, de reparto asimétrico. Las viviendas mayores tenían sala, gabinete, cocina, retrete y cinco alcobas, todas interiores salvo la principal; mientras que las menores prescindían del minúsculo gabinete y de uno de los dormitorios. Prácticamente todas las estancias de la casa eran trapezoidales, muy estrechas y con grandes dificultades de aprovechamiento, lo que unido a su falta de luz y ventilación las hacía difícilmente habitables; sin embargo llegaron a ser ocupadas por dos y tres familias de emigrantes. Este es el tipo de viviendas que en la época se denominaban «casas de dormir» <sup>163</sup>, porque se alquilaban por habitaciones a obreros jóvenes que, en principio, sólo las utilizaban para descansar al final de la jornada laboral, pero que en la práctica, a poco que alcanzasen cierta estabilidad en el puesto de trabajo, acababan instalándose con toda su familia en una sola alcoba.

Fueron también arquitectos de cierto prestigio, algunos ya consagrados al servicio de la alta burguesía local, quienes construyeron estas casas de infima calidad en los suburbios; como Mario Camiña a principios del siglo XX, metido a proyectista de viviendas obreras en Ollerías Altas <sup>164</sup>. Se trata de intervenciones puntuales, descontextualizadas, que tan solo pretenden rentabilizar una finca privada, sin plantearse el problema de las condiciones que debía reunir la vivienda mínima o como diseñar la célula básica de habitación con medios y superficies reducidas. Por el contrario, lo que domina es una falsa pretensión de dignidad externa y una distribución interior que, tratando de recrear los modelos de clase media, desperdicia el escaso espacio disponible con angostos pasillos y salas de dudosa utilidad. Así, por ejemplo, en estas viviendas de Ollerías de 1902, casi un tercio de la planta de 60 m<sup>2</sup> se pierde en un larguísimo

<sup>161</sup> Id. 4.º, 45-25, 31 de agosto de 1886.

<sup>162</sup> Id. 4.º, 58-1, 4 de enero de 1888.

<sup>163</sup> Esta denominación ya la utiliza en Marqués de Tovar tras una visita de inspección que realizó al madrileño barrio de La Latina, cuyas casas de dormir califica de «asquerosos antros». En la prensa bilbaína puede verse un extenso artículo sobre «El aseo y la higiene en las casas de dormir» en *El Nervión*, 24 de enero de 1902, y una denuncia de sus terribles condiciones de habitabilidad en otra colaboración del mismo diario titulada «Bilbao tenebroso» (26 de diciembre de 1901).

<sup>164</sup> Id. 5.º, 347-4, 1902.

corredor en U, los dormitorios quedan reducidos a dos estrechos cuartos donde la familia necesariamente se comprimía, y sin embargo se permite el lujo de mantener la cocina y el comedor como dos unidades separadas, para dar una apariencia de buenas formas burguesas. Por mantener las normas burguesas de decoro público se malgastaba el espacio creando estancias representativas principales y no se abordaba el problema real que era el hacinamiento en los dormitorios interiores.

Casas mal diseñadas, en malos solares, mal equipadas y peor utilizadas. Este era el angustioso panorama de la vivienda de las clases populares bilbaínas al iniciarse el nuevo siglo.

#### 4.2.8. El problema social de la vivienda: La vivienda obrera y la reapertura del debate urbanístico en Bilbao

A medida que el que el proceso de industrialización iba acelerándose, crecía igualmente el problema de la vivienda de la clase trabajadora, de modo que ya en 1878 el Gobierno trata de elaborar un proyecto de ley para promover la construcción de barriadas obreras con previsiones urbanísticas, tipológicas y de arrendamientos, que no llegó a aprobarse. Se crearon algunas Comisiones llamadas a intentar paliar, en el mejor de los casos, las consecuencias derivadas del hacinamiento y de la falta de higiene, pero el problema de la habitación iba adquiriendo tal envergadura que ni siquiera el Estado parecía disponer de los mecanismos necesarios para afrontarlo. El asunto recayó así en manos de la iniciativa privada y en la buena voluntad de los distintos promotores, con lo que los resultados no fueron todo lo satisfactorios que cabía desear. La búsqueda de soluciones reales al problema no estaba al alcance de actuaciones individuales sin que previamente no se introdujesen reformas radicales en el mercado de la vivienda popular. Así se percibía entre los sectores más conscientes de la Villa quienes desde las páginas de «El Nervión» se preguntaban: «¿Qué sucedería en Bilbao si, en un momento dado, quisieran todos los propietarios de las casas prohibir el hacinamiento y llevaran a la práctica su propósito plantando en mitad del arroyo a las personas que exceden del número de las que racionalmente deben albergarse en cada habitación? (...) La aglomeración insalubre e inmoral que viven aquí tantas familias de clase obrera y aun de la clase media, no puede ser impedida expulsando inquilinos, sin que previamente haya viviendas cuya baratura en el precio del alquiler las ponga al alcance de los que sólo pueden pagar tres o cuatro reales diarios»<sup>165</sup>.

<sup>165</sup> «El Nervión», 22 de octubre de 1902.

En la Villa del Nervión fueron las zonas de Bilbao la Vieja y los llamados arrabales las zonas que tradicionalmente absorbieron la mayor parte de la población obrera, no obstante llegaron a saturarse, lo mismo que ciertos sectores del Casco Viejo que estaban siendo igualmente ocupados por numerosas familias inmigrantes. Fue entonces cuando se barajó la posibilidad de construir viviendas baratas en el privilegiado Ensanche. Ahora bien ¿cómo lograr edificaciones baratas en un espacio en el que los solares conocían precios tan desorbitados?. Una solución podría estar en la cesión gratuita de los terrenos por parte del Municipio, siguiendo la fórmula empleada por otros países, como Inglaterra. Sin embargo, en opinión de algunos expertos esta alternativa estaba demasiado próxima al pensamiento socialista y además podía ser causa de una grave injusticia comparativa, desde el momento en que los ayuntamientos no podían disponer de los inmensos caudales que necesitarían para extender la medida por igual a todas las familias pobres <sup>166</sup>. Por otro lado, es sabido que el municipio contaba con escasísimos terrenos propios. No obstante, esos mismos expertos veían la conveniencia y rentabilidad de que las masas obreras no se instalasen en lugares muy alejados de los centros de trabajo, de modo que había que buscar una fórmula capaz de hacer posible la construcción de viviendas obreras en terrenos del Ensanche. En la mente de todos estaba la posibilidad de construir ordenadamente un buen número de casas baratas en los barrios de Zorroza, La Peña, Olabeaga, Basurto y Larrasquitu, pero cualquier propuesta en esta dirección se topaba de nuevo con el problema de las limitaciones de la Ordenanza de las Afueras, que impedía toda construcción programada en estas zonas que no fueran chalets, casas de labranza o instalaciones industriales. La modificación de esta normativa obstruccionista estaba sujeta a un plan general de reforma y unificación de todas las ordenanzas vigentes y nadie parecía dispuesto a asumir la carga de debates y controversias que este proyecto hubiera desatado entre los grupos de presión de Bilbao <sup>167</sup>.

Por lo demás, siguiendo con los razonamientos de los técnicos municipales, puesto que las clases acomodadas vivían en poblaciones agrupadas en casas de vecindad, no podía pretenderse mayores condiciones de holgura e independencia para los «*artesanos*» <sup>168</sup>, por lo que cualquier modelo de vivienda unifamiliar al estilo de las realizadas en Inglaterra o Alemania debía rechazarse por inaplicable. La única solución que se les ocurría pasaba por reducir el tamaño de las viviendas y tratar de abaratar, en lo posible, los costos de la construcción. Puesto que en muchas de las viviendas propias

<sup>166</sup> Alzola, P. «Habitaciones para obreros. Informe sobre la pregunta del cuestionario a cerca del mejoramiento de la clase obrera en Vizcaya (Conclusión)». *Revista de Vizcaya*, año 1886, pág. 6.

<sup>167</sup> Hay referencias a esta situación de parálisis institucional en «El Nervión», 8 de julio de 1902.

<sup>168</sup> Así los llamaba Pablo Alzola.

del Casco Viejo o de Bilbao la Vieja se alojaban con frecuencia dos o más familias, era preciso encontrar un modelo tipo que se ajustase estrictamente a las necesidades de estas familias obreras.

A partir de aquí y ya en esta temprana fecha de 1886 se ofrecen una serie de alternativas:

1. La presentada por el entonces Arquitecto Provincial J. L. Luzárraga, vocal de la Comisión Provincial para el Mejoramiento de las Clases Obreras. Consistía aquella en la construcción de una serie de casitas de 95 metros superficiales de planta que constaran de lonja y 4 pisos. En cada uno de estos pisos habría dos viviendas que contendrían cada una de ellas cocina, sala, 3 alcobas y retrete. La altura de los pisos sería de 3,25 mts. y las paredes medianeras y la caja de escalera se realizarían con entarimado de madera. El modelo propuesto posibilitaba otra variante aún más modesta, reduciendo la superficie de la planta a 79 mts., con lo cual cada vivienda tan solo debería disponer de cocina, dos dormitorios, despensa y excusado. Sin embargo esta alternativa presentaba el inconveniente de no plegarse a las Ordenanzas municipales entonces vigentes, que prohibían la utilización de la madera en paredes medianeras y en huecos de escalera.

2. La segunda opción defendida por un trabajador, presentaba un plano de una casa de planta baja y piso principal de 9,1 mts. de frente por 8,90 mts. de fondo, es decir, 81 metros cuadrados. El presupuesto de construcción ascendía a 15.000 ptas. No obstante, calculando en otros mil el terreno y añadiendo los gastos de administración, reparos, más el interés, resultaba un coste excesivamente elevado.

3. La tercera propuesta era muy similar a la primera. Se presentaba un plano de casas para obreros de 4 alturas y sotabancos, ocupando una planta de 797 pies superficiales. Cada vivienda debía constar de cocina, sala, tres alcobas y retrete. No obstante, la altura que se marcaba para los pisos era menor que la exigida por el Reglamento de Edificación de Bilbao.

4. En cuanto a esta última propuesta fue planteada por el ya conocido Pablo Alzola, quien comienza haciendo una crítica a los proyectos anteriores. En lo que se refiere al del Arquitecto Provincial, juzgaba Alzola que además del impedimento apuntado, adolecía de un defecto añadido para su aplicación, tal era que los solares planteados por Luzárraga resultaban de poco fondo, de tal manera que, dada la disposición del Ensanche, se seguía un gran desperdicio de terreno.

En contrapartida, Alzola propone su proyecto a base de cuatro casas dobles de 48 viviendas y 4 lonjas. La fachada sería de 11,20

mts. y el fondo 17,80 mts. En cuanto a la distribución de estos edificios Alzola señala *«se ha estudiado cuidadosamente para proveer a las necesidades de la clase trabajadora huyendo del defecto muy general en esta villa de que las habitaciones son excesivamente espaciales y, por consiguiente, demasiado caras para los recursos de los que viven atendidos a un jornal»*<sup>169</sup>. La superficie de las dos casas cuádruples sería de 398,70 metros superficiales o sea, 49,8 metros cuadrados para cada vivienda a lo que habría que añadir la galería de la parte zaguera, que supondría un desahogo para ciertos usos domésticos.

La capacidad de los dos dormitorios principales sería de 26,8 mts. cúbicos y de 16,20 el tercero, lo que los situaría al borde de lo reglamentario. La pieza más espaciosa de la casa debería ser la cocina, cuya capacidad sería de 30,50 metros cúbicos ya que esta estancia debía ser escenario convertible de múltiples usos.

Tras presentar las características enunciadas Alzola pasa a hacer algunas consideraciones que resultan de interés para conocer la mentalidad del momento, en el que el factor ornamental se proponía claramente como un instrumento de segregación *«Quizá extrañe, dice textualmente Alzola, a los que no conozcan los materiales de la localidad que hayamos dado ciertas condiciones de ornato a la fachada principal, pensando evitarse toda clase de gastos superfluos al levantar casas de obreros; pero esta objeción debemos contestar que, en primer lugar no es justo que se escatime a la vivienda de esta clase hasta el aire, haciendo lóbregas las habitaciones por la exigüidad del tamaño de las ventanas, y si nosotros proyectamos en cambio balcones rasgados hasta el pavimento, resultan mejores proporciones para los huecos sin aumento sensible en los gastos de edificación»*<sup>170</sup> En cuanto a los materiales utilizados, Alzola habla de sillería lisa para el piso bajo o lonja, y el resto de la fachada revocada con mezcla de cemento hidráulico, que imprimía un aspecto digno al edificio con gran economía, pues las molduras decorativas proyectadas eran igualmente de poca monta.

Curiosamente, este deseo de imprimir una cierta dignidad a las edificaciones obreras no suponía una concesión a la dura situación de estas clases, sino que Alzola lo plantea como una manera de no perjudicar el aspecto del Ensanche, al considerar que no era decoroso permitir un aire de miseria en el barrio en que habrían de situarse.

De otro lado, Alzola, gran conocedor de los negocios inmobiliarios, sugiere la conveniencia de mezclar familias más acomodadas con las de menos recursos pues, en el momento en el que este barrio obrero fuera adquiriendo más importancia, se podría proceder con el solo cambio de las puertas de las habitaciones y sin necesidad de derribos a agrupar dos viviendas en una sola.

<sup>169</sup> Alzola, P., «Habitaciones...», Op. Cit., pág.

<sup>170</sup> Alzola, P., «Habitaciones...», Op. Cit.

Del texto de Alzola parece desprenderse que su iniciativa fue llevada a la práctica, sin embargo, no existe ninguna constancia de que su propuesta llegara a hacerse realidad. Será preciso esperar aún unos cuantos años para conocer realizaciones específicas en este amplio campo de la vivienda barata.

El paso del tiempo, empero, no fue sino agravando el problema de la habitación obrera, haciéndose eco de ello la prensa diaria con descriptivos artículos en los que se exponían las deplorables condiciones de vida en que vivían numerosas familias bilbaínas<sup>171</sup>. Sin embargo, y a pesar de lo acuciante de la situación, las iniciativas para emprender la construcción de viviendas sociales planificadas y con unas condiciones mínimas de habitabilidad fueron en principio escasas. Así, según noticias aparecidas en *El Nervión* y en la *Gaceta del Norte*<sup>172</sup> en el año 1901, el Maestro de Obras Pedro Jose Astarbe proyectó un barrio para obreros y empleados en Zorrozaure, de Deusto, propiedad de los señores Ansola<sup>173</sup>. No obstante, aquella iniciativa no prosperó pues se aconsejó a dichos propietarios que ofrecieran aquellos cuarenta mil metros cuadrados para cuarteles, pues se consideraba de cierto valor estratégico aquel punto para guardar la ría principal y el afluente río Cadagua. Entretanto, en ese mismo año, el ayuntamiento bilbaíno tras recibir un informe de la misma Comisión de Fomento y con un estudio previo del arquitecto municipal dispuso conceder una serie de facilidades, tales como la exención de impuestos, suministros gratuitos y subvenciones, para fomentar las iniciativas de casa baratas e higiénicas<sup>174</sup>, ayudando así a los propietarios o entidades que ya por interés, o bien por móviles altruistas, se propusieran contribuir a paliar tan imperiosa necesidad social<sup>175</sup>.

<sup>171</sup> «Saneamiento», *«El Nervión»*, 11 junio de 1887.  
«Inspección sanitaria», *«El Nervión»*, 6 noviembre 1897.

«La higiene de Bilbao», *«El Nervión»*, 21 enero 1898.

«Higiene y demografía», *«El Nervión»*, 11 marzo 1898.

«Visita nocturna. Bilbao tenebroso», *«El Nervión»*, 26 diciembre 1901...

<sup>172</sup> «Casas para obreros y empleados», *«La Gaceta del Norte»*, 26 marzo 1909.

<sup>173</sup> «El plan de urbanización comprende la apertura de tres calles paralelas de suroeste a noroeste, con una trasversal y plaza central con soportales de arcos; otra calle al fondo paralela a dicha trasversal de noroeste a suroeste; y además otro terreno para iglesia y plaza o cobertizo destinado a mercado y a solaz de los niños, con edificios de soportales también, con solares algo mayores a derecha e izquierda, propios para escuelas, salones de recreo, etc. Como los solares son amplios se comprenderá la posibilidad de construir dichas casas de obreros con sus pequeños huertos o patios de desahogo, y la posibilidad de interpolar casitas de campo con sus jardincillos y pequeños accesorios, por el estilo de los muchos de los alrededores de París». *El Nervión*, 21 de octubre de 1901.

<sup>174</sup> *El Nervión*, 17 de setiembre de 1901.

<sup>175</sup> Durante estos primeros años del nuevo siglo la prensa local se hace eco reiteradamente de la urgente necesidad de construcción de viviendas para la clase trabajadora. Los títulos de algunos artículos entresacados de las páginas de *El Nervión* lo manifiestan con suficiente elocuencia: «Casas para obreros I, II y III» (14, 15 y 19 de enero de 1901), «Proyecto de construcción de casas baratas» (14 de febrero de 1901), «Para la construcción de casas económicas» (5 de marzo de 1901), «Casa para obreros» (14 y 15 de noviembre de 1901), «Un problema. Las viviendas de la miseria» (21 de abril de 1902), «Viviendas de la clase pobre» (22 de abril de 1902),



La primera intervención importante en este sentido no se producirá no obstante, hasta la primavera de 1909, cuando se crea la Sociedad de Construcciones Baratas, cuyo Consejo estaba constituido por destacadas personalidades bilbaínas de la industria y las finanzas <sup>176</sup>.

Dicha sociedad creada, según su presidente, sin ningún afán de lucro <sup>177</sup>, solicitaba del Ayuntamiento la colaboración para la construcción de 5 casas sencillas y once dobles en el barrio de la Cruz, en las Calzadas de Mallona, sobre un solar recientemente adquirido de 64.000 pies de superficie. Los planos, previo concurso público al que fue invitada la Asociación de Arquitectos de la Villa, le fueron encomendados al arquitecto Enrique Epalza quien recurrió al sistema de vivienda en bloques paralelos. La separación entre ellos se verificó por medio de calles peatonales y jardines (en principio huertas), en un intento de revalorizar los caracteres rústicos frente a la ciudad. Las dieciséis casas constarían simplemente de planta baja y dos alturas, y cada vivienda se conformaría a base de una cocina, tres habitaciones y un retrete, siendo su superficie aproximada de 40 a 45 mts<sup>2</sup>. Como equipamientos públicos el barrio de La Cruz contó con escuela, lavaderos y depósitos de agua.

El éxito de esta empresa y de su sistema de financiación <sup>178</sup> debió ser grande ya que esta misma Sociedad solicitó en 1912 la ampliación del barrio mediante la construcción de 93 nuevas viviendas que debían situarse contiguas a las que se acababan de levantar <sup>179</sup>. Parece que entre los planes de la Sociedad figuraba igualmente la adquisición de una serie de terrenos en alguno de los pueblos limítrofes con objeto de realizar un segundo barrio obrero, esta vez a base de casas familiares aisladas <sup>180</sup>.

---

«Proyecto de casas para obreros. I, II, III y IV» (23 a 26 de junio de 1902), «Casas baratas en Francia» (22 de julio de 1902), «Problemas y aspiraciones de interés local. El barrio obrero» (21 de octubre de 1902) y «Notas municipales. Casas para obreros» (4 de diciembre de 1902).

<sup>176</sup> Dicha Sociedad fue constituida por escritura pública y su Consejo quedó conformado de la siguiente manera Presidente: Daniel Aresti, Vicepresidente: Gabriel Ibarra, Secretario: Domingo de Epalza ; siendo su domicilio social en el Patronato obrero de Bilbao «Casas para obreros», «La Gaceta del Norte», 13 de marzo 1909.

<sup>177</sup> La constitución de este tipo de asociaciones en España fue impulsada por la Sociedad Española de Higiene, que en 1906 había aprobado una serie de medidas y recomendaciones de carácter general sobre las casas para trabajadores. *La construcción moderna*, 1906, págs. 245 ss.

<sup>178</sup> Los promotores querían dejar bien sentado el objeto social de su empresa y entre sus fines figuraba el firme propósito de reducir las rentas de las habitaciones hasta llegar al mínimo posible, para lo cual cada accionista debía aportar 125.000 ptas. con la absoluta prohibición de que los dividendos, en el caso de que los hubiera, pudieran exceder del 3 % y dada la dificultad de encontrar capitales gratuitos para el desarrollo de sus planes se obtuvo el concurso de personas y entidades caritativas para la suscripción de obligaciones con el módico interés del 3 %, de esta manera todos los recursos que en otro caso se hubieran invertido en el mayor rendimiento del interés, fueron a redundar en beneficio de los alquileres de los pisos. Archivo Municipal de Bilbao 1.º3892.

<sup>179</sup> Archivo Municipal de Bilbao 2.º218.

<sup>180</sup> «Casas para obreros», «La Gaceta del Norte», 14 de junio de 1909.



Pero un año antes de estos hechos, en 1908, otro industrial bilbaíno, Juan José de Irala, había planteado igualmente una interesante iniciativa. Seducido por las teorías de la Ciudad Jardín, aquel industrial harinero remedaba a su manera las teorías de E. Howard<sup>181</sup>, adoptando en su barrio de Iralabarri una solución en la que combinaba vivienda unifamiliar y casas de vecindad, manteniendo un índice de hasta el 55 % de la superficie urbanizada dedicada a patios y jardines<sup>182</sup>. Los proyectos fueron firmados por el arquitecto Federico Ugalde y fueron presentados paulatinamente para su aprobación al Ayuntamiento de Bilbao entre los años 1908 a 1918<sup>183</sup>.

El plan de Iralabarri hacía especial hincapié en los equipamientos sociales y en lo que hoy denominaríamos *calidad de vida*, ya que a diferencia de otros proyectos coetáneos este barrio estaba más pensado para vecinos de clase media que para familias proletarias<sup>184</sup>. En este sentido los promotores resaltaban en la época que su ubicación en una loma bien ventilada era notoriamente saludable, lo que redundaba en una tasa de mortalidad bajísima, de apenas 13 ‰, o lo que es lo mismo, casi la mitad de la que se registraba en la Villa como conjunto. A nadie se le ocurriría hoy en día hacer publicidad de una nueva urbanización de chalets adosados utilizando como reclamo sus bajos índices de mortalidad, pero en el Bilbao de principios de siglo el público asumía plenamente que la elección del lugar de residencia llevaba implicada una decisión de vida o muerte. Así se entiende que en los planos editados por la sociedad constructora se aguijonease a los potenciales clientes con frases tan estimulantes como esta: «¡Situación la más higiénica de Bilbao. Demostración con datos oficiales del promedio de mortalidad!». Lo cierto es que en 1910 ya se habían instalado en el barrio 167 familias con una media de seis miembros cada una, y que en los cuatro años siguientes el número se duplicó<sup>185</sup>. Los ocupantes tenían facilidades de pago de diez y veinte años<sup>186</sup>.

<sup>181</sup> Las propuestas de E. Howard tienen, a su vez, un claro antecedente en el proyecto de Pat Sunlight para el Circo de Liverpool, una ciudad-jardín fundada en 1887 por los hermanos Sever que además de las viviendas incorporaba algunos servicios comunitarios. En el mismo sentido se había planteado la Garden City de Bournville, promovida por Cadbury, famoso industrial chocolatero asentado en las proximidades de Birmingham. Estas y otras iniciativas europeas se recogían en las publicaciones especializadas de la época. Véase, a modo de ejemplo «Ciudad jardín», en *La construcción moderna*, enero 1914, págs. 21 ss.

<sup>182</sup> En esos mismos años la superficie con esa dedicación en el Ensanche era tan solo del 26 %.

<sup>183</sup> Sobre Iralabarri ver «La ideología higienista y la vivienda en Bilbao a comienzos del siglo XX» Víctor Urrutia, 1993, *Cuadernos de sección Historia y Geografía de Eusko Ikaskuntza con motivo de las III Jornadas de estudios Históricas Locales de Vasconia. El espacio urbano*, págs. 329-344.

<sup>184</sup> El barrio bilbaíno de Iralabari constituye una de las primeras iniciativas españolas de vivienda barata e higiénica para la clase media, con el único precedente conocido de la Colonia de la Prensa, de Madrid.

<sup>185</sup> Archivo Foral. Administrativo. Bienes y propiedades. 771.

<sup>186</sup> Resultan de interés los análisis coetáneos, como Larrea, A. 1912., «Barrio higiénico-económico de Irala-Barri», en *Estudios de Deusto*, V, págs. 277-286. Irala, J. J., 10 de mayo de 1913, «Sobre Irala-barri», en *El Porvenir Vasco*, Gallego, E., 15 de

Pero el apoyo estatal para este tipo de obras sociales no llegaría hasta la promulgación de la «Ley de Casas Baratas» de 1911, gracias a ella se intentaba incentivar la promoción privada y posibilitar el acceso a una vivienda digna no sólo a las clases trabajadoras, sino también a las clases medias, que venían padeciendo igualmente el problema de la carestía y escasez de la vivienda <sup>187</sup>. Pero, la aplicación de la mencionada ley coincidió con la Primera Gran Guerra, en el curso de la cual, si exceptuamos los casos mencionados, se puede hablar de un completo estancamiento en el ámbito de la vivienda social. Los escasos capitales privados destinados a él se desviaron hacia las muchas posibilidades de negocios que proporcionaba la contienda y que resultaban más lucrativos. Fueron estos años, sin embargo, años de crecimiento económico que se saldaron con un importante aumento de la inmigración. La situación de la vivienda obrera se hizo en Bilbao insostenible, agravada además por la especulativa subida de los alquileres <sup>188</sup>.

Vista la ineficacia de la Ley 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. Al mismo tiempo se establecieron una serie de exenciones de impuestos y se establecieron normas específicas que regulaban las condiciones mínimas que debían reunir las viviendas, así como la prohibición de subarriendos y otros extremos. Se articuló un mecanismo de concesión de créditos que estuvieron a cargo de la Caja de Ahorros Vizcaína, y gracias a esta nueva situación se pudieron acometer importantes iniciativas tales como la construcción de las barriadas de Torre Urizar, Solokoetxe y Eguiarena.

A pesar de que el técnico que proyectó las dos primeras, el arquitecto municipal Ricardo Bastida, estaba al corriente de las iniciativas europeas más punteras en este campo de la vivienda social, su pragmatismo y las limitaciones económicas impuestas por el municipio le llevaron a adoptar, en el caso de Torre Urizar el modelo de agrupación en grandes bloques con el fin de aprovechar lo más posible el terreno. En el aspecto práctico los principios higienistas le llevaron a buscar la mejor orientación para los bloques, una buena ventilación, así como una racional distribución de los huecos. Los bloques se dispusieron entre una serie de plazas, hecho que

---

abril de 1916., «Higiene urbana. El barrio de Irala-Barri en Bilbao», en *La construcción moderna*, n.º 7, págs. 97-103.

<sup>187</sup> El problema era cada vez más complejo, y abarcaba las casas, los hoteles económicos, las pensiones, los dormitorios populares, los refugios, la ciudad jardín, etc. Tal y como lo recordaba el arquitecto Teodoro de Anasagasti desde Viena, en 1914, ya no se podía hablar de cómo resolver la cuestión de las casas de obreros, sino que debían plantearse soluciones al problema global de la vivienda. (*La construcción moderna*, 1914, págs. 229-235).

<sup>188</sup> «Casas baratas y la subida de los alquileres en Bilbao», en *La construcción moderna*, n.º 3, 15 de febrero de 1918, pág. 22.

permitió el tránsito directo a la calle, sin que mediaran jardines ni calles peatonales. Torre Urizar se inició en 1919 y dio cabida a 265 familias.

Las obras de Solokoetxe<sup>189</sup>, por su parte, se realizarían en tres fases datando la primera de 1918. Dirigida por el ya mencionado técnico municipal comprendería 91 viviendas destinadas a la clase media. La segunda fase sería dirigida por otro arquitecto, E. Amann, en 1932 y su diseño, resultado de un concurso, fue alabado por la crítica del momento como una de las iniciativas más vanguardistas de cuantas se estaban realizando entonces en España. La tercera fase fue un trabajo conjunto entre ambos arquitectos.

En lo que se refiere a Eguirena, fue una promoción planeada por otro prestigioso arquitecto, Mario Camiña. Constituida por 48 viviendas y emplazada prácticamente en el Ensanche, Eguirena fue destinada igualmente a la clase media bilbaína.

A pesar de estas iniciativas, el problema de la vivienda obrera no hacía sino incrementarse y la preocupación que despertaba en amplios sectores de la sociedad tuvo su reflejo tanto en el Primero, pero, sobre todo, en el II Congreso de Estudios Vascos, donde se analizó ampliamente la situación enfocada bajo el punto de vista arquitectónico, higiénico, jurídico... Entre las ponencias cabe destacar la de Fidel Migoya *«El problema de la habitación urbana en el país Vasco»*, donde tras definir el tema de la vivienda como un problema universal que afectaba de manera esencial a la Europa de la posguerra y tras analizar las causas que en su opinión habían llevado a tan dramática situación, pasaba a exponer las soluciones que a su entender debían aplicarse, que eran tanto de orden fiscal, como gubernativo y social. Ataca el privilegio de la propiedad, sosteniendo la necesidad de una transformación del derecho, y plantea la necesidad de que los municipios se hicieran dueños del suelo de su jurisdicción. Pone sus esperanzas en la acción cooperativista, al tiempo que plantea que las soluciones debían venir de los elementos patronales de las grandes empresas que, en su opinión, estaban obligados a proveer de viviendas baratas y aún gratuitas a sus obreros y dependientes.

La Ley de noviembre de 1921, se dictó precisamente como un nuevo intento de acercarse a las necesidades del momento, favoreció la intervención pública a nivel de subvenciones y préstamos a bajo interés, y facilitó la creación de cooperativas de trabajadores, quienes fueron gestionando la construcción de viviendas baratas destinadas a ellos mismos. La etapa cooperativa, cuyo mayor auge se

<sup>189</sup> Sanz Esquide, J. A., 1990, «Arquitectura y "vivienda mínima" en los años treinta. La contribución vizcaína al debate europeo», en *Bilbao. Arte e Historia*. Vol. 2, págs. 167-186. Bilbao.

registra a lo largo de los años 20, fue, en el ámbito bilbaíno, muy fructífera en lo que se refiere al número de actuaciones, aunque los grupos de viviendas eran más escasos en número. Así, en 1923 comienzan las obras de la Ciudad Jardín, promovida por la Sociedad Cooperativa del mismo nombre. La construcción se desarrolló en dos etapas, 1923 y 1925, y sería dirigida por el arquitecto Pedro Ispízuza con destino a la clase media bilbaína. Situada en la vertiente oriental del monte Archanda, ocupaba una superficie de 33.915 metros cuadrados. Las 112 viviendas se distribuían en torno a una plaza central en la que se encontraba un edificio social que era el único centro de la vida comunitaria de la nueva ciudad, ya que hubieron de sacrificarse el edificio-escuela y la plaza monumental proyectadas en un principio. De la plaza central partían senderos exclusivamente peatonales que conducían a las diversas viviendas y tan sólo el eje central, el que ponía en comunicación este núcleo con Bilbao, se destinaba al uso de automóviles. Como equipamientos la Ciudad Jardín contaba tan sólo con el mencionado edificio social, en cuyos bajos se alojaron unos pocos comercios y una escuela para párvulos.

Tras esta experiencia, en torno al año 1925 se siguieron otras como la iniciada por los Empleados de Oficina o la promovida por los Obreros de Diques de Euskalduna. La primera, con un total de 76 casas, se ubicó en unos terrenos de 33.325 mts<sup>2</sup> de superficie ubicados en la vertiente oriental de Archanda, cerca de Begoña. Eran todas casas dobles, de planta baja y piso, y estaban destinadas a la clase media. El barrio se encontraba dividido en cuatro partes gracias a dos ejes, en cuyo cruce se trazó un plaza que constituiría el centro del diseño. El proyecto se debió al arquitecto Tomás Bilbao, técnico destacado por sus preocupaciones sociales.

En cuanto a la Cooperativa de Obreros de Diques de Euskalduna, se constituyó en Deusto y bajo la dirección del técnico Basterra, quien realizó 44 casas sobre un terreno de forma rectangular en cuyos lados se dispusieron las viviendas distribuidas en filas. Tal y como sucedía en los casos anteriores, una plaza central se conformaba como el núcleo de la barriada que, no obstante, no contó con ningún equipamiento público.

Otras cooperativas como La Popular (40 casas en Begoña), los Obreros de Castrejana (30 casas), la Amistad (15 casas) o la de Tapia y Sobrino (28 casas), todas en las proximidades del Alto de Castrejana, surgirán en estos momentos, lo mismo que la Cooperativa de Obreros de Ferrocarril Bilbao-Portugalete (54 casas) en terrenos de Olabeaga, Buena Vista, Ara Bella o la Unión Begoñesa.

Dentro de las iniciativas emprendidas en estos momentos es de destacar igualmente aquellas que fueron promovidas por entidades benéficas o patronales que, aunque menos numerosas, realizaron

algunas promociones de interés, tal es el caso de la Empresa de Ferrocarriles quien realizó 275 casas en unos solares situados frente a Torre-Urizar, en 1924.

En lo que se refiere a aspectos tipológicos dentro de estas construcciones sociales distinguiremos una serie de grupos; uno el ya señalado y constituido por agrupaciones en forma de grandes bloques, tal es el caso de Solokoetxe, Torre-Urizar, Eguiarena o Ferrovianos, en los que se busca el máximo aprovechamiento del espacio habitable, aunque buscando unas aceptables condiciones de higiene y habitabilidad. Ubicadas próximos al centro de la ciudad, aunque nunca en solares céntricos o llanos, presentaban un carácter totalmente urbano.

De otro lado, podríamos hablar de experiencias más cercanas al concepto de ciudad-jardín. Ubicadas en lugares más distantes del centro, rodeando la ciudad y en zonas de desnivel muchas veces con difíciles accesos, parecen apuntar hacia principios de carácter más rústico. La topografía juega un papel importante en cuanto a la orientación de las viviendas y su colocación en las parcelas. Se da aquí el tipo de vivienda aislada sencilla o doble con un pequeño terreno alrededor. Suelen ser de planta baja y un solo piso. Dentro de estas urbanizaciones se observa la presencia de una plaza como órgano distribuidor del que parten las arterias que dan acceso a las viviendas. Los grupos más beneficiados de este tipo de iniciativas fueron la clase media bilbaina y los obreros especializados. No se trataba, no obstante, de centros autosuficientes ya que dependían totalmente en lo que se refiere a servicios de la gran ciudad, con la que no siempre se hallaban bien comunicados. Dentro de este apartado incluiríamos la Ciudad-Jardín, Empleados de Oficinas, Buena Vista o Arabella.

Por último, cabe destacar las urbanizaciones agrupadas en hilera. Entre todas ellas hubo algunas —como era el caso de Obreros de Castrejana— que presentaban un carácter más rural, pues respetando las irregularidades del terreno las viviendas se distribuían a lo largo de una serie de calles peatonales y contaban con un pequeño jardín en la parte delantera de las viviendas y un patio posterior de servicio. El tipo de vivienda era también de planta baja y un piso, aunque estaban reservadas a clases sociales menos favorecidas.

Sin embargo, eran más frecuentes las de ambiente urbano, como La Popular, Unión Begoñesa u Obreros de Diques Euskalduna, con agrupaciones en hilera y calles relativamente amplias, eliminándose el pequeño jardín de la entrada. Tanto las de tipo rural como estas últimas estaban prácticamente desabastecidas y mantenían un alto grado de dependencia en lo que se refiere a equipamientos y servicios respecto de la ciudad.

Llegada la década de los treinta, la política de Casas Baratas se vería de nuevo interrumpida por los graves acontecimientos que precedieron y siguieron a la Guerra Civil española. Tras la contienda, algunas de aquellas realizaciones quedaron destruidas, de modo que a partir de ese momento hubo de procederse a una política de reconstrucción.

#### **4.2.9. Hacia una perspectiva comarcal de desarrollo urbano: La Ciudad completa de Ricardo Bastida (1923)**

Muchos de los esfuerzos de la Dirección de Obras Públicas en el periodo previo a la Guerra Civil se centraron en una reconsideración de la ciudad a nivel urbanístico, tanto en el aspecto de su expansión como en el de su estructuración, zonificación y remodelación interna. La primera cristalización de este interés renovado fue la Conferencia Nacional de la Edificación celebrada en Madrid en 1923<sup>190</sup>, en la que participaron activamente personajes como Largo Caballero y Fernando de los Ríos<sup>191</sup>, y que desembocó en un importante proyecto de ley sobre la edificación<sup>192</sup>. En Bilbao incluso llegó a plantearse un Concurso de Anteproyectos para la Extensión de del casco urbano<sup>193</sup>, sin embargo, todo quedó reducido al ámbito de la mera especulación teórica, sin que ninguna de las propuestas planteadas pasara a hacerse realidad.

Entre los diversos proyectos apuntados cabe destacar los de Ricardo Bastida (1923) en lo que concierne a la dimensión comarcal a la que debía de aspirar Bilbao, y el de Secundino Zuazo (1922), centrado en la reforma del viejo Casco.

Bastida vierte sus opiniones en una celebre conferencia pronunciada en Noviembre de 1923 en el salón de las Asociaciones de Arquitectos y de Ingenieros Industriales de Vizcaya, titulada «*El problema urbanístico de Bilbao*». Bastida comienza analizando la situación que vivía la ciudad en aquel momento y dirige sus críticas hacia aquellos que no supieron ver que las soluciones no podían circunscribirse exclusivamente a su Casco y Ensanche, sino que la realidad de Bilbao pasaba por ordenar toda la cuenca del Nervión, es decir, debía plantearse en una escala espacial más amplia que

<sup>190</sup> Instituto de Reformas Sociales., Ministerios de Trabajo, Comercio e Industria, *Conferencia Nacional de la Edificación*, 28 de mayo-4 de junio. Madrid, 1923. Memoria. Madrid, 1924.

<sup>191</sup> Terán, F. de, 1978, «Planeamiento Urbano en la España Contemporánea. Historia de un proceso imposible». GG. Barcelona, págs. 37 ss.

<sup>192</sup> Bassols Coma, M., 1973, *Génesis y evolución del Derecho urbanístico español (1812-1956)*. Montecorvo. Madrid.

<sup>193</sup> *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos*, n.º 225, 15 de febrero de 1926, págs. 39 ss.

abarcase desde Galdakao hasta El Abra. Demasiado obsesionados por la cuadrícula decimonónica y por dotar a la Villa de una grandiosidad y ornato puramente externos, no fueron capaces de intuir y prever sus futuras necesidades.

El lúcido análisis de Bastida diagnostica con precisión las limitaciones y defectos del proceso urbanizador de Bilbao, mostrando las carencias que han condicionado negativamente su desarrollo hasta la actualidad. Estas carencias se manifiestan en dos ámbitos complementarios, uno el de los errores de articulación interna del Ensanche y otro el de la incapacidad de Bilbao para convertirse en centro organizador de su área metropolitana<sup>194</sup>. Por lo que respecta a los problemas internos, Bilbao aparecía ya convertido en lo que denomina «un pueblo oficina y vivienda, o taller y vivienda, sin lugares adecuados de esparcimiento y descanso», sin zonas comerciales amplias y surcado por ferrocarriles con malos enlaces, cuyas líneas habían quedado comprendidas en zonas destinadas a la edificación de viviendas y creaban insalvables barreras y fracturas de la trama urbana.

El incorrecto desarrollo del plan de Ensanche había provocado que se concentrasen todas las funciones en torno al Arenal y la Plaza de la Estación, permanentemente colapsados por un denso tráfico que en realidad no estaba destinado al centro de la ciudad. Mientras tanto, barrios populosos como San Francisco y las Cortes se degradaban quedando fuera de la circulación general y de la vida ciudadana. Bastida propuso entonces un nuevo sistema de puentes y vías arteriales que desviasen del centro de Bilbao todo el movimiento que no se destinaba a él y que al mismo tiempo sirviesen para extender a otras zonas los beneficios de la urbanización y del tráfico, lo que contribuiría también a corregir la excesiva valoración de los solares del Ensanche y dinamizaría un mercado del suelo a precios más accesibles para la clase obrera. En este contexto vuelve a criticar los insuficientes avances que se habían producido en el campo de la vivienda popular, subrayando que *«lo poco que se ha hecho no ha sido por los grandes industriales, que son los más directamente interesados»*, y amenaza a los empresarios poco menos que con un levantamiento de la clase trabajadora si no ponen remedio a la situación. Si no son capaces de procurar una habitación digna a sus obreros por simple humanitarismo —les advierte el católico Bastida— *«háganlo por codicia, por egoísmo, por instinto de conservación, y procuren saldar cuanto antes la vieja deuda contraída; si no lo hacen, no se duelen el día de mañana de las consecuencias; en los movimientos sociales hay siempre un gran fondo de justicia»*.

Los hombres más lúcidos de la generación de los años veinte entendían que todos estos problemas no se podían solucionar con

<sup>194</sup> Véase también «El pasado, presente y futuro de Bilbao en su aspecto urbanístico». *Revista Financiera del Banco de Vizcaya*, n.º 77, 1951, págs. 221-232.



intervenciones puntuales o con reformas parciales de algunas áreas de la ciudad, sino que era necesaria una lectura global del territorio y un proyecto flexible de ordenación del mismo. Si quería ajustarse a la realidad del momento esa lectura no podía quedar limitada al término municipal de Bilbao, sino que debía abordar toda la complejidad del caótico archipiélago de industrias, poblaciones obreras, áreas urbanizadas, centros rurales, infraestructuras, explotaciones mineras y actividades portuarias que se había configurado en el Bajo Ibaizabal. Se trataba de abordar —como han señalado Eduardo Leira y Damián Quero— *«una duda urbanística nunca resuelta sobre si este territorio debe o no debe de ser una ciudad»*<sup>195</sup>. Es obvio que esa duda no se resolvió entonces y que Bilbao, que disponía de suficientes recursos para afrontarla, perdió una ocasión de oro para transformarse en una metrópoli moderna y madura; la *ciudad completa* que proponía Bastida. Así, por esta incapacidad, la descripción de las relaciones territoriales de Bilbao con los municipios colindantes en 1923 encuentra un inmediato reflejo en las realidades que se han puesto de manifiesto a lo largo de todo el siglo: *«Rodean a Bilbao una porción de pueblos que viven al calor de la capital y que en términos generales van llenando las necesidades de su crecimiento natural a la buena de Dios, sin plan fijo, a veces sin satisfacer siquiera cumplidamente las elementales condiciones higiénicas de abastecimiento de aguas y desagües»*, así crecía Bilbao, *«con un movimiento interior para el cual no está organizada; con medios deficientísimos de relaciones exteriores; cercada de pueblos a los que da vida, y que al crecer, van haciendo cada vez más difícil la resolución de los problemas»*.

Bastida terminaba haciendo un llamamiento un tanto ingenuo a la sociología y a otras ciencias para tratar de encontrar un remedio general, considerando Bilbao a gran escala, desde su vocación metropolitana, y sugiriendo urgentes intervenciones en lo referente a las vías de circulación, puentes y definición de los usos del suelo por zonas especializadas, con el objetivo final de articular el territorio y poder ofrecer unas pautas duraderas de desarrollo que permitiesen aprovechar correctamente todas las oportunidades naturales de la comarca.

Respecto a Zuazo, éste había abordado en 1921 un tema largamente aplazado desde que Bilbao iniciara su expansión<sup>196</sup>. En su

<sup>195</sup> Quero, D. y Leira, E. 1991, «Un “Anteproyecto General” de Galdácano hasta El Abra: una urgencia setenta años aplazada», introducción a *«El problema urbanístico de Bilbao. 1923»*, Bilbao.

<sup>196</sup> La necesidad de reformar el tráfico interior del Casco Viejo estaba ya claramente planteada al menos desde principios de siglo. En 1901 se había propuesto abrir una gran alameda que uniese la plaza de los Santos Juanes y la plazuela trasera del Teatro Arriaga (*El Nervión*, 18 de noviembre de 1901), pero fue en 1904 cuando la Comisión de Fomento del Ayuntamiento abrió un amplio debate ciudadano orientado a resolver los problemas de higiene y circulación de la ciudad antigua mediante un plan de reforma urbanística; en esta ocasión la Liga Vizcaina de Productores propuso *«formar junto a la basilica de Santiago una espaciosa plaza donde*



proyecto del «Plan Interior de Reforma»<sup>197</sup> perseguiría fundamentalmente dos objetivos: por un lado lograr la viabilidad circulatoria en un entramado básicamente medieval y por otro la higienización de este sector, en un intento también de mejorar la relación entre el viejo Bilbao y su Ensanche<sup>198</sup>. Quizás como ilustración de este deseo de concordia es como debe entenderse la propuesta de erigir unos desafiantes rascacielos en Ripa, como símbolo del moderno Bilbao de la orilla izquierda, y el traslado del emblemático Palacio Municipal al no menos simbólico y tradicional paseo del Arenal. En cualquier caso, y a pesar de su espectacularidad, esta era una propuesta de mucho menos alcance que la de Bastida, una intervención parcial para resolver un problema que en aquella época parecía trascendental<sup>199</sup> pero que la evolución urbana posterior y el desplazamiento de la centralidad de Bilbao hacia el Ensanche han revelado como muy secundario.

### 4.3. Los nuevos equipamientos del Bilbao industrial

#### 4.3.1. Los servicios comunitarios

El deseo de hacer de Bilbao una metrópoli industrial a la medida de una burguesía satisfecha y en creciente ascenso pasaba por saber dotarla de una serie de edificios públicos, que fuesen dignos exponentes de la nueva imagen que ésta pretendía transmitir. En las últimas décadas del siglo XIX se asiste a la erección de lo que puede considerarse el «Bilbao monumental» gracias a la construcción de edificios tan significativos y emblemáticos como el nuevo Teatro Municipal (Joaquín Rucoba, 1890), más conocido como Teatro Arriaga<sup>200</sup>, el Palacio Municipal (Joaquín Rucoba, 1892)<sup>201</sup>

---

*desembocarían libremente las calles de la Cruz, Correo y Bidebarrieta, más las de Santa María y Nueva convenientemente saneadas. Entendiendo también que debe llevarse a cabo la expropiación de los edificios existentes entre Barrecale y Carnicería Vieja para llegar a formar manzanas con vías de 12 mts. de anchura que vendrían a parar a la plaza del Mercado» (El Nervión, 31 de octubre de 1904).*

<sup>197</sup> ZUAZO, S., «Reforma viaria parcial del interior de Bilbao». Reedición Bilbao 1987. Con introducciones de Juan Daniel Fullaondo y Lilia Maure.

<sup>198</sup> La nueva Ley de Reforma Interior de Poblaciones (8 de marzo de 1895) habilitó el marco normativo necesario para abordar en toda España este tipo de intervenciones, con consecuencias a menudo devastadoras para los cascos históricos. Trata parcialmente el problema GINER DE LOS RIOS, B., «Cincuenta años de Arquitectura Española». Adir. Madrid, 1980, págs. 47-48.

<sup>199</sup> El problema había sido ya abordado en una propuesta anterior por Pedro Guimón, en 1916, quien proponía alargar la Gran Vía hasta la iglesia de los Santos Juanes en el Casco Viejo, enlazando ambos núcleos de población con una gran avenida de 21 mts. de anchura. *La construcción moderna*, 1916, (2.ª parte), pág. 73.

<sup>200</sup> Fernández Muñoz, L.A. «La arquitectura del Teatro Arriaga» y Ordieres Díez, I., 1986, «El arquitecto del Teatro Arriaga: Joaquín Rucoba (1844-1916)», en *Rehabilitación del Teatro Arriaga*. Dragados y Construcciones S. A. Madrid.

<sup>201</sup> Ordieres Díaz, I., 1986, «Joaquín Rucoba. Arquitecto 1844-1919». Tantui. Santander.

o el Palacio Provincial (Luis Aladrén, 1897)<sup>202</sup>, todos realizados en un lenguaje ampuloso y barroquizante propio del eclecticismo al uso en la época.

Fue también en este tránsito al siglo XX cuando se emprendió la construcción del gran Hospital Civil de Basurto (Enrique Epalza, 1902)<sup>203</sup> y el traslado del cementerio a la vecina población de Derio (Enrique Epalza, 1895-1902)<sup>204</sup>.

La decisión de extender de nuevo los límites de la ciudad gracias al mencionado Proyecto de Ampliación del Ensanche (1905), y el deseo de modernización y actualización que pretendía imprimirse a las nuevas realizaciones públicas, se plasmó en un ambicioso programa de actuaciones por parte de las autoridades municipales y provinciales, que se concretó fundamentalmente en tres áreas: la higiene pública, la educación y el ya citado de la vivienda obrera. En el primer campo, tuvieron cabida iniciativas de muy diversa índole, como la instalación de nuevos lavaderos en los distintos sectores de la ciudad —además de los dos famosos lavaderos modernistas que diseñó Ricardo Bastida en 1905 para San Mamés y Castaños, hubo otros cuatro establecimientos de pilones públicos dedicados a las coladas domésticas: los de Mena, la Perla, los Tres Pilares y del Cristo—, la construcción del centro municipal de desinfecciones en la proximidades del nuevo hospital (Ricardo Bastida, 1917), la ampliación de servicios de maternidad con la casa de Solokoetxe, la creación de la Casa Cuna de Urazurrutia (Ricardo Bastida, 1914), la apertura de una Casa de Socorro en el Ensanche, la concentración de las mercancías en la nueva gran Alhóndiga Municipal (Ricardo Bastida, 1908) instalada ahora en un amplio solar del Ensanche, la dotación de nuevos mercados en la Plaza Vieja y en el Ensanche (Edesio Garamendi, 1887),... fueron algunas de estas ejecuciones, en las que, como puede comprobarse, tuvo un sobresaliente protagonismo el trabajo desarrollado por el arquitecto municipal Ricardo Bastida en los veinte años que ocupó este cargo (1907-1927)<sup>205</sup>. En este período, y como parte del equipamiento urbano, también se crearon dos parques de bomberos: una brigada con base en Achuri para atender al Casco Viejo

<sup>202</sup> Llano Gorostiza, M., «Palacio Provincial de Vizcaya». Diputación de Vizcaya. Bilbao, 1976, y también *Memoria realtiva la construcción de la Nueva Casa Palacio para la Diputación de Vizcaya*, en Archivo Foral. Administrativo. Sec. 5, carp. 1399. (1885).

<sup>203</sup> Granjel, L.S. y Goti, J.L., 1983, «Historia del Hospital de Basurto». Bilbao.

<sup>204</sup> Sobre los aspectos artísticos del cementerio ver Fernández, M. A. y Zurrutero, M.M., 1987, «Escultura y arquitectura en el cementerio de Bilbao», Kobie. Bellas Artes. Bilbao, págs. 115-158. Sobre su gestión «Reglamento para el servicio y administración del Cementerio de "Vista Alegre" de Bilbao». Bilbao, 1901.

<sup>205</sup> Basurto Ferro, N., 1991, «Bastida en Bilbao: entre el monumento y la modernidad» en la Reedición de la Conferencia. «El problema urbanístico de Bilbao 1923 R. Bastida». Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya. Bilbao, y Saneamiento y vialidad «Memoria de los trabajos realizados por la Sección de Vialidad y Saneamiento de la I. Villa de Bilbao». Ayuntamiento de Bilbao 1909-1910-1911-1912-1913-1914-1915.

y otra en la calle Luchana para cubrir los riesgos de incendios que se desatasen en el Ensanche.

También la educación fue objeto de una especial atención, tanto por parte del municipio como de sectores privados, principalmente órdenes religiosas, hasta el punto de que puede afirmarse que en este momento se crean y consolidan los centros de enseñanza tanto públicos como privados más representativos de la ciudad. Es preciso mencionar la emblemática aparición de la Universidad de Deusto (Marqués de Cubas, 1886)<sup>206</sup> y la fundación de la Universidad Comercial de Deusto (1916), dirigidas ambas por la Compañía de Jesús y ubicadas en unos extensos solares a orillas de la Ría; destinadas a formar a los jóvenes cadetes de la nueva aristocracia industrial bilbaína en un ambiente de élite, inspirado por el espíritu de los famosos *colleges* británicos pero marcado al mismo tiempo por la rígida disciplina espiritual jesuítica.

Los hijos de los comerciantes, empleados y funcionarios de clase media cursaban sus primeras letras en una red de once escuelas públicas cuya ubicación es por sí sola suficientemente elocuente para identificar cuales eran los barrios que habitaban. Estas escuelas eran en 1912 las siguientes: Iturrubide, la Ribera, Tívoli, San Francisco, Marzana, Las Cortes, Concha, Berástegui, Cervantes, La Casilla e Iralabarri, a las que habría que añadir las aulas populares que regentaba el Patronato de Obreros de Iturrubide<sup>207</sup>. El panorama de la educación se completaba entonces con el veterano Instituto Vizcaíno de Segunda Enseñanza fundado en 1844, además de con las Escuelas separadas de Maestros y Maestras, la nueva de Ingenieros Industriales y la de Artes y Oficios.

Por lo que respecta a los hijos de los obreros e inmigrantes recién llegados, el problema verdaderamente prioritario parecía ser no tanto el de abordar su escolarización como el de garantizar su pura supervivencia física. Con este objetivo se crearon distintas instituciones asistenciales<sup>208</sup>, como la Gota de Leche, el Asilo de Niñas Pobres de la Casilla<sup>209</sup>, la Asociación Vizcaína de Caridad y los Asilos Domésticos de los Angeles Custodios, que complementaron en su labor a la vieja y eficaz Casa de Misericordia<sup>210</sup>; todo ello dentro

<sup>206</sup> Barrio Loza, J.A. y Basurto Ferro, N., 1987, «El edificio central de la Universidad de Deusto», en *Universidad de Deusto. Centenario*. Bilbao, págs. 167-199.

<sup>207</sup> Para la etapa previa véase «El estado de la primera enseñanza en Bilbao, presentado por el Inspector de la Escuelas Públicas», Bilbao, 1895. Y sobre el estado de la enseñanza antes de la guerra civil «Patronato escolar y de cultura de Bilbao. Breve reseña de los servicios escolares de la Villa», Bilbao, 1933. Además, también Bastida, R., 1920, «Edificios escolares y sus anejos: campos de juego y de experimentación, jardines y parques escolares. Mobiliario y material de enseñanza», en *II Congreso de Estudios Vascos Pamplona 1920*. San Sebastián.

<sup>208</sup> «Instituciones benéficas y sociales en Bilbao». Bilbao, 1915.

<sup>209</sup> Franquet, C. E., 1945, «Instituciones benéficas bilbaínas. El Asilo de Huerfanos de la Casilla». *Vida Vasca*, XXII, Bilbao, págs. 225-229.

<sup>210</sup> «Santa Casa de Misericordia de Bilbao. Datos históricos y exposición de hechos demostrativos de la urgente e imperiosa necesidad de construir un nuevo asilo y su ideal

de un espíritu de beneficencia liberal y humanitarismo cristiano que no llegaba a cuestionarse las causas reales de tan dramática injusticia social.

En otro orden de cosas, el crecimiento demográfico y la diversificación social obligaron a diseñar una más variada oferta cultural y de ocio. Así surgen nuevas plazas de toros en Indauchu y Vista Alegre<sup>211</sup>, frontones, salas de baile, teatros, la Sociedad Filarmónica, se instalan los primeros cinematógrafos, florecen numerosas sociedades de tipo cultural, se construye el primer «stadium» de *foot-ball*, y se inaugura el Circo del Ensanche. Es también en este momento también cuando, precedidas de una encendida polémica, se inician las obras del que será hasta prácticamente la actualidad el único parque del Ensanche<sup>212</sup>.

En cuanto al tema del tráfico urbano y el transporte local, Bilbao realizó uno de los mayores esfuerzos a la hora de relacionar las dos márgenes de la Ría mediante la construcción de nuevos puentes y la ampliación del más transitado, el puente del Arenal o de Isabel II, auténtico cordón umbilical entre la nueva ciudad y el Casco Antiguo. De manera muy significativa —por la fecha— este puente fue completamente renovado en 1875, siguiendo un proyecto de Adolfo Idarreta; obra realizada apenas dos años antes de que se construyese el nuevo puente de San Antón, destinado a sustituir definitivamente al viejo e insuficiente pasaje medieval.

En la época del nacimiento del Ensanche, estos dos puentes —Arenal y San Antón— absorbían el 94 % del tráfico de animales y vehículos entre las dos orillas. Ambos cobraban derechos de pontazgo por este tráfico, al igual que el puente provisional de madera que se había tendido recientemente en la Merced, aunque de estas tasas quedaban exentos los simples peatones. El de San Antón era el preferido para el tránsito de caballerías, mientras que el del Arenal daba servicio al 81 % de las carretas de mercancías y al 99 % de los carruajes de pasajeros. Durante todo el período que nos ocupa éstos fueron los únicos pasos habilitados para el transporte pesado, ya que tanto el moderno Puente de Hierro de San Francisco diseñado por Pablo Alzola en 1880, como el no menos novedoso Puente Giratorio de San Agustín —también llamado del

emplazamiento». Bilbao, 1930. «La Casa de Misericordia de Bilbao», en *Vida Vasca*, Bilbao, 1930, págs. 97-103.

<sup>211</sup> Urruñuela, L., 1934, «Bilbao taurino». *Vida Vasca*, Bilbao, págs. 211 ss.; 1943, «La plaza de Vista Alegre». *Vida Vasca*, Bilbao, págs. 214 ss.; 1954, «Las plazas de toros de Bilbao». *Vida Vasca*, Bilbao, págs. 209 ss. Ugalde, F., 1955, «Hacia la construcción de una nueva plaza de toros». Santa Casa de Misericordia. Bilbao. Aspiazú Pinedo, R., 1991, «Los espacios de la tauromaquia en Bizkaia», en *Los toros en Bizkaia*. Bilbao, págs. 77-93.

<sup>212</sup> «Memoria del Proyecto de Parque en el Ensanche», A.M.B. 1906. LOPEZ, A., «Bastida y la formación del urbanismo moderno», en *Homenaje a Ricardo Bastida*. Banco Bilbao. Madrid, 1983.

*Perro Chico* por el importe del peaje—abierto en 1891, fueron pensados única y exclusivamente para los transeúntes de a pie.

El arquitecto Alberto de Palacio, que con tanto éxito había diseñado en colaboración con Ferdinand Arnodin el Puente Vizcaya entre Portugalete y Las Arenas (1887-93), quiso en 1891 soldar definitivamente las dos riberas de la ría mediante un grandioso pasaje cubierto y acristalado que enlazaría la zona del Teatro con las estaciones de ferrocarril de la margen izquierda. Aseguraba con vehemencia que *«Si hay alguna necesidad imperiosa y vivamente sentida por el público bilbaíno, es la de establecer una amplia, directa y fácil vía de comunicación entre la población antigua y la moderna, entre el Bilbao viejo y su Ensanche»*<sup>213</sup>. Sin embargo su propuesta fue desestimada por el Ayuntamiento alegando que la cubierta de parte del curso fluvial provocaría una insana concentración de emanaciones y convertiría este tramo en una auténtica cloaca. Algo que, en realidad, ya era, pues como respondió con sarcasmo el propio Palacio *«¿A donde vierten las deyecciones todos los habitantes de la Invicta Villa? Al único punto a donde pueden verterlas: a la ría, en lo cual tampoco formamos excepción de la regla general»*<sup>214</sup>.

Los nuevos puentes de tráfico rodado que reclamaba la vega del Nervión para su definitiva articulación urbana no llegaron hasta 1932, y ello por exigencia explícita de las anteiglesias de Deusto y Begoña, las cuales para acceder a consumir la anexión de sus respectivos términos municipales a Bilbao impusieron la condición de contar con vías de acceso directo al Ensanche. Este fue el origen de los puentes de brazos basculantes de Deusto y del Ayuntamiento, abiertos en 1936, dinamitados a los pocos meses de su inauguración y reabiertos de nuevo en 1939.

Respecto al tranvía, la primera concesión fue para vehículos de *sangre* de carácter particular y data de 1875. En 1889 se consiguió la autorización para electrificar el tramo Bilbao-Santurtzi. Sin embargo la electrificación del tranvía urbano que recorría las calles de Bilbao no se produjo sino a partir de 1907.

## 4.3.2. Los servicios domésticos

### 4.3.2.1. El abastecimiento de aguas

Desde que D.<sup>a</sup> María Díaz de Haro, Señora de Vizcaya, otorgara a la Villa privilegio sobre el abastecimiento de agua en 1345, muchas

<sup>213</sup> Archivo Autoridad Portuaria. Exp. 1071.

<sup>214</sup> Véase el artículo publicado en *El Nervión* el 4 de junio de 1900 (antes de inaugurarse la bombeadora de Elorrieta) sobre la urgente necesidad de limpiar el fango fecal que se acumulaba en la ría durante el verano causando insoportables pestilencias.

fueron las obras realizadas por Bilbao para acceder a un recurso que era verdaderamente escaso. Sirviéndose de los manantiales existentes dentro y fuera del recinto, paulatinamente se fue estructurando el sistema de abastecimiento. En ocasiones, se condujeron cañerías desde los montes cercanos a la Villa provocando las consabidas disputas con las anteiglesias vecinas. Lo cierto es que a fines del siglo XVIII ya existía un sistema efectivo de servicio, sobre todo tras la construcción de las fuentes de Santiago y San Antón diseñadas por el famoso pintor cortesano Luis Paret y Alcázar.

Tras la primera Guerra Carlista, en la cual el sistema de abastecimiento se vio seriamente dañado, se realiza la conducción que partía desde el manantial de Uzkorta, en el Barrio de Artigas, a la Villa. Esta obra estuvo a cargo de M. Abadie y quedó concluida en 1863; pero la falta de un depósito regulador hizo necesarias una serie de tareas complementarias como la construcción del depósito de Bolintxu, ejecutado por el Sr. Echaniz. Poco más tarde, en 1869, se suma al sistema el manantial de Arane situado en Arrigorriaga.

Entre 1877 y 1879, eran dos las cañerías que surtían a la ciudad. Una de ellas, procedente de Uzkorta, Abrisketa y Ollargan, con una presión suficiente para dotar de agua a los pisos más elevado; mientras que la otra, con una presión menor, y directamente procedente del Nervión se destinaba para la limpieza

La expansión demográfica bruscamente acelerada a consecuencia del auge industrial causó nuevos problemas de abastecimiento. Era preciso lograr nuevas captaciones y establecer nuevas redes. Por ello se procedió a realizar la conducción de dos redes de agua: una potable, nutrida con las tomas ya citadas y un nuevo manantial en Arrigorriaga; y otra no potable, procedente del Nervión, elevada mediante la utilización de bombas. Esta obra fue finalizada según proyecto de Hoffmeyer, en 1886, y tuvo su centro en una estación elevadora construida en la hoy desaparecida Isla de San Cristobal. En esta misma época comenzaron a usarse las aguas provenientes del manantial de Larrumbe; y en 1890, con la anexión de Abando, se condujo agua desde Castrejana y Altamira para abastecer a Zorroza y Olabeaga.

No obstante estas mejoras, el problema del agua seguía presentándose como una cuestión apremiante. Había que aumentar el volumen de agua potable y al mismo tiempo mejorar la calidad de la que no lo era. Las propuestas más inmediatas hablaban de potabilizar la acometida que fluía desde el viejo molino del Pontón e instalar mejores sistemas de filtro en los depósitos ya existentes, pero esto no eran sino esfuerzos de pigmeos ante la verdadera magnitud del problema.

Decidido a afrontarlo de una vez para siempre el Ayuntamiento convocó en 1897 un gran concurso público al que concurrieron cinco propuestas, cada una encabezada por un lema: *Chimista*, apuntaba como solución hacia los acuíferos del Oiz; *Chimista II*, se basaba en los manantiales de Oiz, Dima y Erandio<sup>215</sup>; *Chimista III*, hablaba del aprovechamiento de los manantiales de Oiz y Peña-randa; *Bilbao*, era el más costoso y ambicioso, ya que se fundamentaba en transvases de Alava, Santander y Burgos; finalmente hubo una quinta propuesta que se presentó fuera de plazo y proponía proporcionar a Bilbao 1.000 litros por segundo a través de diversas captaciones y embalses. Sin embargo, realizar cualquiera de estos proyectos sobrepasaba con creces la disponibilidad presupuestaria del Ayuntamiento, por lo cual hubieron de ser desestimados. El resultado práctico de esta renuncia fue que la mayor parte de los vecinos de los pisos altos de Bilbao pasaban la mitad del año sin agua durante muchas horas del día. Las quejas recogidas por la prensa hablan de que al acercarse el verano los retretes de cientos de viviendas carecían de agua durante la mayor parte de la jornada: en el Ensanche el agua difícilmente llegaba al cuarto piso, y en el distrito de Las Cortes ni siquiera alcanzaba al tercero<sup>216</sup>.

Al comenzar el nuevo siglo se puso en marcha un proyecto que tenía como objetivo garantizar el consumo de 20.000 habitantes<sup>217</sup>. El mismo consistía en la construcción de un depósito en Larrasquitu y fue inaugurado en 1908. Pero el problema no terminaba ahí, por el contrario se agudizaba en términos de salubridad, porque el abastecimiento se seguía realizando por el sistema de depuración de aguas de la ría. Ante la gravedad de la situación el Ayuntamiento construye el Embalse de Cruceta con una capacidad de 400.000 metros cúbicos, utilizado desde 1923. El nuevo depósito y las dos estaciones depuradoras de Bolintxu y Larrasquitu solucionaron, de momento, la cuestión.

Dos años más tarde, el Ayuntamiento se ve nuevamente obligado a aprobar un *Plan de Abastecimiento de Aguas de Bilbao*, que proponía el paso de una dotación por habitante y día de 70 a 250 litros para un plazo de 50 años. En 1928 una Real Orden complementaba dicho plan otorgando a perpetuidad el aprovechamiento de los ríos Ordunte y Cerneja, en los cuales se construiría un embalse con capacidad para más de 22 millones de metros cúbicos. Tras unos años de obras, en agosto de 1933 se comunicó Ordunte con la red de agua potable y al depósito de Larrasquitu. Por fin ésta pareció ser una solución eficaz, que durante algunos años mantuvo a Bilbao bien servida, al menos hasta los tiempos que siguieron a

<sup>215</sup> Los caudales que se pretendían captar eran de 170 lts./sg. en los manantiales de Oiz, 50 lts./sg. en los de Dima y 40 lts./sg. en los de Lujua-Erandio.

<sup>216</sup> Estas quejas y algunas propuestas de solución en *El Nervión*, 17 de marzo de 1902.

<sup>217</sup> Noticias sobre el concurso de proyectos para el abastecimiento de aguas en *El Nervión*, 9 de agosto de 1906.



la Guerra Civil. Posteriormente la población no dejó de aumentar y los índices de consumo se dispararon. De hecho las autoridades locales comenzaron a plantearse nuevos proyectos a partir de 1940. En la actualidad el volumen embalsado en Ordunte apenas representa una décima parte del sistema general de abastecimiento de aguas del Gran Bilbao.

#### 4.3.2.2. Las aguas servidas

Si la ría abasteció de agua a los bilbaínos desde el siglo XIV, fue además, y al mismo tiempo, el colector principal de desagüe de los vertidos generados por sus habitantes. Sin embargo, esta situación parece haber preocupado desde antiguo al Ayuntamiento porque ya en las actas municipales del siglo XVII se hace referencia al nombramiento de dos regidores que se ocuparían de controlar los vertidos, a la vez que se presupuestaba la limpieza de los conductos de aprovisionamiento. Ya en la etapa borbónica, cuando se inicia el Plan de Crane, se proyecta dejar en el nuevo muelle un espacio por donde se realizara el desagüe de las aguas servidas. Las instalaciones que se presentaron en aquel momento como modélicas no tardaron en revelarse insuficientes, y debieron ser reformadas para paliar en parte el problema.

Con el nacimiento de la urbe industrial, hacia 1875, el sistema de desagües de Bilbao se replantea, sobre todo porque otras ciudades con estructuras de alcantarillado similares habían sido azotadas por epidemias. Por esta época ya se comenzaba a desarrollar en Bilbao el Ensanche, y la Junta Local de Sanidad parecía tener muy claras sus aspiraciones de salubridad, centradas, como no podía ser menos según las teorías del siglo XIX, en la calidad del aire y las aguas. En este sentido declaraba su convicción de que *«Un pueblo es tanto más sano cuanto más aire puro puedan disponer sus habitantes, mayor desahogo tengan sus viviendas, disponga de horizontes más dilatados, haga uso de aguas más puras, tenga mejor dispuesto su subsuelo, cloacas y alcantarillas, esté más alejado de focos pantanosos e infecciosos y esté dotado de mejores paseos, con frondosas vegetales que sirvan de solaz y recreo para sus moradores»*. Con este ideario debieran de haberse tomado de manera inmediata las medidas necesarias para preservar el entorno y dotar a la Villa de todas aquellas reformas urbanísticas y tecnológicas que permitieran a sus habitantes mejorar su nivel de salud e higiene, pero no obstante muy poco se hizo, y en lo referente al subsuelo hubo que esperar casi un cuarto de siglo para crear una red de saneamiento moderna y eficaz.

En 1891 se propuso un concurso de ideas para intentar solucionar el problema del saneamiento. El tribunal estaba compuesto por Evaristo Churrua, Guillermo Gil y José Lequerica como ingenieros; Agustín Obieta y Carmelo Gil Gorroño como médicos y, Severino Achúcarro y Joaquín Rucoba como arquitectos. El concurso



se falló al año siguiente concediéndose el premio al proyecto *Mens sana in corpore sano* de Recaredo Uhagón. El ingeniero Uhagón explicaba así el objetivo de su proyecto: «Separar las aguas sucias procedentes de las viviendas, de las que vierten las lluvias sobre la superficie de la Villa». Tras su redacción definitiva comenzó a ejecutarse en 1895. Además y como complemento de esta memoria el Ayuntamiento aprobó en 1896 el *Reglamento de construcción de los retretes y desagüe de aguas sucias de las viviendas*.

La red de alcantarillado propuesta fluía a tres grandes colectores ubicados en ambas márgenes de la ría que se unían mediante dos pasos sifónicos situados junto al Puente de la Merced y en la desembocadura del Elguera, respectivamente. Los dos elementos fundamentales del proyecto eran la creación de la propia red de conducción y el edificio que albergase la estación de bombeo, que se emplazó en Elorrieta (Deusto).

A comienzos de siglo ya funcionaban las bombas y se utilizaban para la conducción de aguas fecales los últimos adelantos técnicos de la época<sup>218</sup>. Se contrató con la firma de ingenieros londinense de James Simpson la instalación de dos máquinas de vapor y todo un equipo de bombeo de fabricación británica que conseguía extraer del alcantarillado de Bilbao las aguas residuales y expelerlas hasta el Abra. Hasta el momento de realizar esta obra todo el sistema de saneamiento de la Villa vertía a una arqueta principal situada en la Ribera y conocida, según los cronistas de la época, con el nombre de *castrocosulo*. Este era el heredero de los depósitos construidos en el siglo XVI.

Los hombres del Bilbao industrial atribuyeron unos efectos casi milagrosos a la instalación de la red de saneamiento moderno, hasta el punto de que hacia 1912 se proclamaba que gracias al nuevo sistema de bombeo de aguas residuales la tasa de mortalidad de la Villa había descendido del 38 ‰ a tan solo el 22 ‰<sup>219</sup>. Evidentemente hubo un concurso de factores mucho más complejos, pero

<sup>218</sup> Entre otros, se estudiaron los sistemas aplicados en París y Amsterdam, pero resultaban muy caros e inadecuados para las condiciones locales. (*El Nervión*, 22 de octubre de 1891).

<sup>219</sup> Al valorar los efectos que habría de tener la nueva red de saneamiento que se proyectaba para Bilbao se tuvieron muy en cuenta las respuestas que había dado la ciudad de Londres, entre 1846 y 1871, a un problema que, aunque a distinta escala, se pensaba similar. En la capital británica, donde la corriente del Tamesis tampoco era por sí misma suficiente como para arrastrar al mar los vertidos fecales, hubo ocasiones en las que se tuvieron que suspender las sesiones de las Cámaras en el palacio de Westminster por causa de los nauseabundos olores procedentes del lecho del río, pero al instalarse un sistema de bombeadoras que alejaban las aguas servidas casi 22 kilómetros corriente abajo este problema desapareció, al mismo tiempo que, como aseguraba la prensa bilbaína, la mortalidad descendió hasta situarse en un aceptable índice de 23 ‰. (*El Nervión*, 18 de octubre de 1891).

no cabe duda que la salud de los vecinos resultó directamente beneficiada por estas instalaciones<sup>220</sup>.

Lamentablemente, el desarrollo urbano posterior y los destrozos ocasionados durante la Guerra Civil fueron deteriorando tanto el carácter selectivo de la red, como el estado de los colectores principales, para paliar lo cual se proyectó el *Plan general de ordenamiento comarcal de Bilbao* de 1945, en el que se planteaba la necesidad de dar una definitiva solución a estos problemas. El sistema entonces diseñado tampoco ha resistido el paso del tiempo y hoy se tratan de solucionar sus carencias a escala comarcal con un vasto plan de depuradoras situadas en ambos márgenes de la ría (Gallindo, Lamiako, Asua, Etxebarri, Muskiz y Larrabetzu).

#### 4.3.2.3. Las nuevas energías y servicios

##### 1. El gas

Aunque los antecedentes de la utilización del gas se remontan al siglo XVII, los faroles de iluminación pública no comenzaron a aparecer en las calles más céntricas de las capitales de Europa hasta principios del siglo XIX. Londres instaló sus primeros quemadores en 1807, París en 1819 y Berlín en 1826, mientras que Bilbao no accedería a este tipo de energía hasta mediados del mismo siglo. Desde Brest la *Compagnie General Provinciale du Gaz* se dirige al Alcalde de la Villa en 1844, para proponerle la iluminación pública y privada de la Villa mediante este sistema. El contrato ofertado estipulaba que todos los gastos de instalación correrían por cuenta de dicha empresa, aunque el Ayuntamiento cedía terrenos para la fábrica y pagaba los primeros nueve años del contrato, a razón de seis maravedíes por hora de cada mechero o boquilla. El canon se rebaja a cinco maravedíes en los próximos nueve años.

Aunque parecía todo dispuesto para la adjudicación directa, el Ayuntamiento cambió de opinión en el último momento y convocó un concurso público que fue ganado por el francés Mr. Esprit Luis Latty. Este empresario constituyó en 1846 la *Société pour l'éclairage au gaz de la Ville de Bilbao*, con domicilio en Lyon. La elección de la ubicación más adecuada para la fábrica de gas provocó algunas dificultades, pues las viviendas de zona elegida para su instalación se verían seriamente perjudicadas por razones obvias. Como to-

<sup>220</sup> No solo los vecinos opinaban de este modo. En un artículo publicado en *La construcción moderna* (1906, pág. 311) se propone a Bilbao como ejemplo a imitar por la capital de España, en los siguientes términos: «Bilbao ha sabido gastarse cinco millones y medio de pesetas (60,6 ptas. por habitante) en sus obras de saneamiento, para no contaminar el Nervión y reducir la mortalidad, que ha descendido ya del 40,42 en 1894 al 28,57 en 1903, y emplea por año y habitante 7,111 pesetas por entretenimiento, cifra inferior a los 2,07 francos que por el mismo concepto gasta París».

davía no se había producido la ampliación del término municipal de Bilbao y los solares disponibles eran muy pocos se optó por un terreno escabroso situado a la salida de la Sendeya, en una barranca que existía detrás del antiguo palacio de Quintana, cuya encañonada protegería perfectamente a los gasómetros y facilitaría una cómoda salida de las emanaciones. La fábrica se puso en funcionamiento en 1849 y fue adquirida por el ayuntamiento en 1884.

La instalación del gasómetro municipal, que dio origen al nombre de la calle del Gas, contribuyó efectivamente a degradar la zona mencionada, hasta tal punto de que en 1894 los vecinos de dicha calle denunciaron la situación insoportable que venían padeciendo<sup>221</sup>. A pesar de estos inconvenientes el sistema de gas se utilizó de manera prolongada en la ciudad. El gas se implantó rápidamente en la iluminación pública y además de los racimos de bombas de porcelana blanca o en colores que adornaban en fiestas el Arenal, muy pronto tenían ya iluminación propia el Teatro Viejo, la sede de la Diputación ubicada en la Plaza Nueva y el Ayuntamiento de San Antón, recorridos por tubos perforados de gas que con puntos de luz resaltaban las líneas de cada edificio. Sin embargo, por su elevado precio inicial tardó varias décadas en ser abordable para los domicilios privados. Era un tipo de iluminación netamente urbana y específicamente burguesa; las familias obreras nunca llegaron a utilizarla y se tuvieron que contentar con la posesión de velas de sebo y de una lámpara portátil de aceite o queroseno que acudía al rincón de la casa donde más necesaria resultaba en cada momento. Tampoco la aristocracia local mostró un gran interés por la invención, y durante todo el siglo XIX siguió apreciando el perfume de las tradicionales velas de cera mucho más que los olores y el hollín que producían las arañas de gas. En cualquier caso, para el momento en que el precio de esta nueva energía podía haberse abaratado a causa de su difusión y consumo masivo ya fue demasiado tarde, pues las compañías eléctricas se estaban asentando sólidamente en la plaza.

## 2. La electrificación

La acelerada carrera que se inicia a nivel mundial en la década de 1880 en torno a los descubrimientos eléctricos fue seguida e imitada en toda la Península, y de manera especialmente precoz también en Bilbao. En ese año, D. Manuel de Naverán lograba iluminar el Arenal de la Villa con un arco voltaico y un reflector provocando la admiración y sorpresa de todos los bilbaínos.

Al año siguiente en Madrid, D. Constantino Brouck, proponía al Ayuntamiento iniciar las tareas de alumbrado público. En 1882 la

<sup>221</sup> *El Nervión*, .... de abril de 1894.

Sociedad Española de Electricidad de Barcelona, instaló en la Villa una máquina de vapor que generaba electricidad; y en 1883 se hicieron los primeros ensayos de iluminación pública en las calles del Casco Viejo y el Arenal. En 1884 la caseta instalada en San Agustín se quemó y el Ayuntamiento tuvo que plantearse seriamente la asunción definitiva de este nuevo sistema de iluminación eléctrica.

En 1887 se comienza a estudiar las posibilidades de reutilización de la Estación de la Peña, la vieja central elevadora del agua de la ría, a fin de adecuarla para alimentar algunos focos de arcos voltaicos en la población. Tras comprobar su eficacia, se inician las obras que concluyen con la electrificación de la Plaza Nueva, el Arenal, la plaza de Isabel II, calle de la Estación, Ribera y puentes de la ría.

Pero, en esta década, el Ayuntamiento no podía absorber el gasto de la instalación del gas y de la electricidad, por lo cual el usufructo de esta segunda pasó a manos de los particulares. Así en 1884 se presentó el anteproyecto de Estación Central de Electricidad de D. Valentín Gorbeña. La estación se situaría sobre los almacenes de la Concordia, en terrenos del Ferrocarril del Norte y produciría hasta 2.000 lámparas de 16 bujías por medio de máquinas de vapor. Poco más tarde, Bergé y Compañía solicitarían el permiso para instalar la electricidad a domicilio; y Gorbeña formalizó la Compañía Electra. De esta manera, tanto el Casco Viejo como el Ensanche pronto accedieron al nuevo invento.

En 1889 la sociedad *Thomson Houston International Electric Company* logra la concesión de alumbrado público, puesto que hasta este momento las calles de la Villa eran alumbradas a base de mecheros de gas o petróleo.

Con el comienzo del siglo se crea en Bilbao la Sociedad Hidroeléctrica Ibérica en 1901, que comienza su desarrollo con la construcción de los Saltos de Quintana y Puentelearrá en el Ebro, y Leizarán en Gipuzkoa. El servicio se inició en 1904 con una producción de tres millones de Kwh. Para ello se había construido líneas a Bilbao, de una longitud de 70 km, siendo quizá el primer transporte de esta tensión en Europa<sup>222</sup>.

<sup>222</sup> Se ha calculado que el consumo de electricidad en Bizkaia al inaugurarse el siglo debía de ser de 8,8 millones de Kwh, y que con la entrada en servicio de estos saltos del Ebro alcanzó los 90 millones de Kwh hacia 1910. El incremento de la producción industrial durante la primera guerra mundial hizo ascender el consumo a 130 millones Kwh, cantidad que se duplicó hacia 1928 y que alcanzó un máximo de 300 millones Kwh en 1935. La guerra civil provocó una importante contracción del consumo de electricidad, que no se recuperó hasta principios de los años cuarenta. Hay que tener en cuenta que estas son cifras globales, y que el consumo doméstico y de alumbrado público apenas representaban el 15 % del total. Véase «La energía eléctrica en Vizcaya», en *Vizcaya. 1901-1951 Revista financiera del Banco de Vizcaya*. Bilbao, 1951, págs. 143 ss.

Para distribuir la energía eléctrica en Bilbao se constituyó en 1908 la Unión Eléctrica Vizcaína, con un capital de 18 millones de pesetas, fusionando a las cinco productoras existentes en Bilbao y su zona fabril: Electra, Compañía General de Electricidad, Electra del Nervión, Ibaizabal, Santa Ana de Bolueta y Electra de Bedia, las tres primeras térmicas y las dos últimas hidroeléctricas.

### 3. El teléfono

Diez años después de su presentación en la Exposición de Filadelfia de 1876, el teléfono se instalaba en Bilbao, donde la primera concesión fue otorgada a D. Federico Echevarría, mientras que la primera central se situó en Baracaldo.

Pero no será hasta la década de 1920 cuando se inicie el auténtico desarrollo y difusión de la telefonía en la Villa. En 1923 se inauguraron los primeros locutorios telefónicos, situados en Hurtado de Amézaga y Plaza Nueva. Y meses más tarde se estableció una nueva central en la calle Ledesma. En 1924 aparece la Compañía Telefónica Nacional de España (C.T.N.E.).

En general, la situación de la telefonía en Vizcaya era deficiente e insuficiente: pocas líneas y escasos centros de población con teléfono. Esta situación pareció mejorar cuando en 1925 se decidió la automatización del sistema. Se comenzó a construir el edificio de la calle Buenos Aires y en 1928 la Villa quedó enlazada con Madrid, y a través de ésta con el Sur y el Levante español. El primer período de auge de la telefonía se extiende hasta 1930, época en que comienza una pronunciada crisis que se alargará hasta 1945.



**5.<sup>a</sup> PARTE**  
**Transporte urbano**  
**y organización territorial**  
**de la aglomeración bilbaína,**  
**1876-1930**





## 5.1. Introducción

Con la finalización de la última guerra carlista no sólo daba comienzo un largo período de relativa tranquilidad política. La estructura diseñada por los distintos gobiernos que a partir de entonces se instalan y suceden en el poder, acaba por derribar los usos y costumbres practicados por la legislación foral hasta entonces vigente<sup>1</sup>, de una u otra forma, en los territorios exentos. Como hemos visto en la primera parte de esta obra se abren paso las inversiones extranjeras en las actividades extractivas, la constitución de numerosas sociedades por acciones o participaciones, la exportación masiva de mineral de hierro<sup>2</sup>, seguido todo ello por la construcción de grandes industrias siderúrgicas y de transformación (navales, de ingeniería mecánica...), acompañado por la creación de pequeños talleres, empresas de servicios y entidades financieras de diverso signo<sup>3</sup>. Todos estos cambios producidos en el último tercio del siglo XIX, modificaron sustancialmente el panorama social y económico del País Vasco, en general, y de Vizcaya, en particular. Las nuevas prácticas políticas<sup>4</sup>, el incre-

<sup>1</sup> Monreal, Gregorio, 1974, *Las instituciones públicas del Señorío de Vizcaya*. Bilbao.

<sup>2</sup> González Portilla, Manuel, 1981, *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco. (1876-1913)*. L. Haramburu-Editor. San Sebastián. La bibliografía respecto a la exportación de hierro en Vizcaya es muy extensa, por lo que únicamente citamos a González Portilla que compendia en este título y en otros, los aspectos más señalados de este proceso.

<sup>3</sup> Montero, Manuel, 1990, *Mineros, banqueros y navieros*. Dpto. de Historia Contemporánea del País Vasco. Lejona.

<sup>4</sup> Corcuera Atienza, Javier, 1979, *Orígenes, ideología y organización del nacionalismo vasco. 1876-1904*. Ed. Siglo XXI, Bilbao, pág. 59. Para Corcuera, los dos grandes temas que caracterizarían la vida política vizcaína fueron, por una parte, la antinomia capitalismo-socialismo, y en segundo lugar, la oposición entre centralismo y foralismo (nacionalismo). En ambos casos y dependiendo de la forma de gobierno, se desarrollaron alternativas intermedias o derivaciones de las contraposiciones manifestadas.

mento demográfico y las corrientes migratorias<sup>5</sup>, que no son otras cosa que un fiel reflejo inmediato de la industrialización y, por último, el notable desarrollo económico instalado en la sociedad vizcaína, reclamaron un no menos profundo cambio en las tramas urbanas y en la organización territorial de buena parte de la provincia. No en vano, el carácter espacial y la dinámica de las ciudades y, por supuesto, de las regiones en una sociedad capitalista<sup>6</sup>, y la vizcaína no constituye una excepción, son el resultado de las relaciones sociales y técnicas de la producción de mercancías<sup>7</sup>.

Como no podía ser de otro modo, estos cambios se localizan, en primer lugar y de manera más intensa, en los Valles del Nervión<sup>8</sup> e Ibaizabal, y más concretamente en los apenas veinte kilómetros de su desembocadura. En esta última parte de su curso, el Nervión aparece fuertemente encajonado por las estribaciones de las montañas que forman las vertientes y divisorias de aguas de los ríos y arroyos tributarios. Esta complicada topografía propicia que en ambas márgenes de la Ría sólo existan un número limitado de ensanchamientos que forman llanadas cortas en extensión y pequeñas vegas como las de San Mamés, Burceña o Desierto Baracaldo en la orilla izquierda, y las de Deusto, Lamiaco o Las Arenas en la derecha. Estas dificultades del relieve no carecen de importancia, toda vez que sería una de las razones que explicarían la atomización de las áreas residenciales y de los establecimientos fabriles que compiten por estos lugares, intentando no alejarse demasiado de la vía que constituye su arteria de comunicaciones esenciales, que no es otra que la Ría. En este escenario espacial, Bilbao ocupa el lugar central, donde se acumula la mayor accesibilidad desde el punto de vista de las comunicaciones y donde se centralizan las relaciones con el resto de municipios. En lo tocante a esto último, no está de más recordar que habrá que esperar al último tercio de este siglo para ver la construcción de un puente entre ambas márgenes de la Ría, si exceptuamos «la barquilla» del Puente Col-

<sup>5</sup> Blanco, M.<sup>a</sup> Cristina, 1990, *La integración de los inmigrantes en Bilbao*. Colección de Estudios Bilbaínos. Ayuntamiento de Bilbao, págs. 21-36.

<sup>6</sup> Weber, Alfred, 1985, *Historia de la cultura*. Ed. Fondo de Cultura Económica. México, pág. 312 Entre otras muchas cosas, Weber analiza la revolución operada en los medios de comunicación, que conducen desde el primer tercio del siglo XIX al hecho de que el capitalismo penetre, transforme y moldee la totalidad de la vida.

<sup>7</sup> Scott, A.J, 1985, «Procesos de localización, urbanización y desarrollo territorial: Un ensayo exploratorio». *Estudios Territoriales*, n.º 17, 1985, pág. 18.

<sup>8</sup> El protagonista principal de todos estos cambios no fue otro que la burguesía bilbaína. Dedicados hasta entonces a la intermediación comercial, no dudaron en acondicionar en unos casos y construir en otros, todos los caminos carretiles necesarios para el desenvolvimiento de sus actividades, comenzando por la carretera de Bilbao a Pancorbo inaugurada en 1775, y que tiene su correlato en la construcción y explotación a mediados del siglo XIX, a cargo de la misma burguesía, del Ferrocarril de Tudela a Bilbao. Salvando las distancias en el tiempo, el trasunto de ambas infraestructuras de comunicaciones fue el mismo. Esto es, la comunicación de Bilbao y su puerto con la Meseta Castellana, Valle del Ebro y la frontera con Francia.

gante de Vizcaya, que constituye la única comunicación desde Bilbao al Abra durante más de ochenta años<sup>9</sup>.

La importancia del Valle del Nervión no está únicamente centrada en Bilbao. En su curso bajo se construye un espacio aglomerado como resultado de numerosas agregaciones<sup>10</sup>, en el que están ubicados un nutrido grupo de poblaciones que comienzan a tener identidad propia dada la alternancia de usos, y cuya consecuencia más importante serán las discontinuidades del valor social<sup>11</sup> de cada uno de estos municipios. Y es que el crecimiento industrial traerá, ante la ausencia de planeamientos, un modelo urbano de tipo especulativo, orientado fundamentalmente hacia los municipios periféricos. En otras palabras, la temprana descentralización industrial que tiene lugar en este espacio geográfico supuso, en última instancia, el crecimiento urbano «semiautónomo» de aquellas entidades de población que hasta entonces habían subsistido con clara vocación rural.

Pero como señala Lefebvre<sup>12</sup>, lo verdaderamente destacado no es constatar la evidencia de que fue la sociedad industrial la que suscitó la aparición de lo urbano. Lo que cobra realmente importancia, por lo tanto, son las consecuencias del proceso. Un proceso iniciado en la ciudad, en los núcleos urbanos donde se suceden los cambios y transformaciones económicas y sociales señaladas, además de constituir el ámbito de acción burguesa por excelencia. Una evolución que se inicia con el derribo de las viejas murallas que constriñen y dificultan el desarrollo y crecimiento de la ciudad, amén del impulso de las actividades mercantiles e industriales; con la remodelación del abigarrado y entrañable casco antiguo, cuyas estrechas calles ya no son aptas para el bullicioso tráfico ciudadano; con el traslado de los cementerios a lugares más alejados, dada su proximidad a tenor del intenso crecimiento poblacional que se está produciendo; y por supuesto, un proceso que tiene en el aprovechamiento de la desamortización de la propiedad rústica y urbana<sup>13</sup> como consecuencia inmediata de la crisis de Antiguo Régimen y de los posteriores cambios jurídicos producto de la revolución burguesa, una de sus bazas principales. El racionalismo del momento tiene su culminación en la formulación de los planes

<sup>9</sup> Beascoechea, Jose M.<sup>a</sup>, 1993, *La Ría, el Puerto, sus Riberas: Dos orillas unidas, en Cien años del Puente Bizkaia*. Bilbao, pág. 51.

<sup>10</sup> VV.AA.: *Resumen histórico del urbanismo en España*. Instituto de Estudios de la Administración Local, 1968. Distinguen la ciudad como un ente sociológico que engloba a lo individual y lo colectivo, mientras que la aglomeración sería el resultado de una o varias aglomeraciones.

<sup>11</sup> Quero, D. y Leira, E., 1991, Un «Anteproyecto General» de Galdácano hasta el Abra: Una urgencia setenta años aplazada, en *El problema urbanístico de Bilbao*. Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos de Bilbao.

<sup>12</sup> Lefebvre, Henri, 1976, *Espacio y política*. Ed. Península. Barcelona, pág. 64.

<sup>13</sup> VV.AA.: *La Desamortización en la Península Ibérica*. Edición 9 de la Revista Ayer, a cargo de Germán Rueda. Madrid, 1993.

de ensanche<sup>14</sup> que, sin embargo, esconden algo más que un intento de aplicación de las teorías de los higienistas<sup>15</sup> de la época o una simple ampliación y reordenación urbana. El trasunto de estas decisiones hay que buscarlo en la adopción de una nueva concepción de las relaciones sociales, de producción, división del trabajo, etc., y como consecuencia, espaciales, tomadas por la burguesía industrial y financiera que domina los resortes del poder local y provincial. Los planes de ensanche de las ciudades muestran una intención ideal y realista al unísono, son un «producto del pensamiento del poder»<sup>16</sup>. En definitiva, los planes de actuación urbana suponen la toma de decisiones concretas por parte de la clase dominante, que no duda un instante en imponer sus criterios para la consecución de unos objetivos determinados y que no son otros que el control económico, político y social de la ciudad y su entorno.

Es el transporte urbano en su conjunto, el vehículo que vamos a utilizar para el análisis de la ciudad y su entorno. La ciudad puede ser definida de muchas maneras y en función de múltiples factores o variables, pero en esencia es un establecimiento relativamente grande, denso y de habitación permanente de individuos socialmente heterogéneos, además de un espacio compartido con numerosas entidades dedicadas a la producción y servicios en sus diversas formas. En este escenario, la mayor o menor accesibilidad a las distintas áreas en que se descompone la ciudad, junto con la facilidad o dificultad en la movilidad de las personas y de los bienes, supone una serie de implicaciones sociales, estructurales y espaciales a las que trataremos de dar una explicación.

Los efectos y el papel jugado por los transportes, tanto de viajeros como de mercancías, en la sociedad son de enorme trascendencia. No trataremos aquí, pues escapa a nuestros propósitos<sup>17</sup>, el valorar todas esas posibles repercusiones, aunque no nos resistiremos a destacar algunas de las implicaciones más sobresalientes. Su influencia se hará notar en la creación de grandes corrientes de transporte y relaciones mercantiles, tanto nacionales como internacionales, además de contribuir al desarrollo económico al ex-

<sup>14</sup> El origen de los ensanches podemos encontrarlo en la Ley de 17 de julio de 1836, que regula la expropiación forzosa para obras de utilidad pública. Para el caso concreto de Bilbao tenemos que remontarnos al gobierno liberal que aprueba la Ley de 7 de abril de 1861, que autorizaba a la villa a extender sus límites jurisdiccionales, con objeto de llevar a cabo «el ensanche de su población urbana». Véase la parte titulada «El desarrollo urbano y la vivienda» de la presente obra.

<sup>15</sup> Gómez, Gumersindo, 1890, *Cómo se vive y cómo se muere en Bilbao*. Bilbao.

<sup>16</sup> Lefebvre, Henri, 1970, *La revolución urbana*. Alianza Editorial. Madrid, pág. 19.

<sup>17</sup> Sobre este particular, resulta revelador las obras de Potrykowski, M. y Taylor, Z., 1984, *Geografía del transporte*. Ed. Ariel Geografía. Barcelona; Cortin, R. y Maillat, P., 1962, *Economie Géographique*. Ed. Dalloz. Paris; Perroux, F., 1984, *El desarrollo y la nueva concepción de la dinámica económica*. Ed. Serbal. Barcelona; García Santos, Nieves, 1986 «Consideraciones teóricas sobre el papel del transporte como instrumento para impulsar el desarrollo económico» *Información Comercial Española*. N.º 634. Año, 1986.

tender las áreas de abastecimiento de la sociedad y lo que ello implica en el crecimiento de los niveles de producción, consumo y empleo, amén del desarrollo de los mercados en sus distintos ámbitos. Los efectos sobre el sistema productivo se deberían, por lo tanto, a su incidencia en la reducción de los costos de producción, al aumento de la demanda y por ende, al incremento de la productividad. Los nuevos sistemas de locomoción terrestre, aportan los instrumentos y las condiciones necesarias para que el desenvolvimiento industrial que está teniendo lugar en el último tercio del siglo XIX, alcance una cuotas de desarrollo inimaginables apenas unas décadas antes. Los cambios profundos a que da lugar respecto a las sociedades de Antiguo Régimen, tienen su primera manifestación en la eliminación de numerosas barreras físicas que entorpecían el desarrollo económico. Con los ferrocarriles, los tranvías, etc, nos encontramos con unos medios de locomoción baratos, sobre todo si los comparamos con los medios tradicionales de transporte terrestre; mucho más rápidos y de mayores dimensiones, que permiten movilizar de una sola vez grandes volúmenes de mercancías de todo tipo o de viajeros a grandes distancias, y que además no se detienen ante los imperativos climáticos estacionales. Pero, lo que es mucho más importante, contribuyen a comunicar los centros productores con los consumidores, terminando así con la dependencia que tenían las industrias de instalarse cerca de los centros productivos de materias primas, posibilitando ahora el desenvolvimiento industrial en lugares situados hasta entonces alejados de los circuitos comerciales.

Pero es en la dimensión social de los transportes donde queremos hacer mayor hincapié. En efecto, la capacidad e impulso vertebrador en las áreas por donde discurren con mayor insistencia los medios de transporte, y su papel en la difusión de la cultura, las ideologías y todo aquello que tiene que ver con la formación y penetración de los resortes de los poderes locales y provinciales, son otros aspectos a los que debemos de dar cumplida respuesta. Veremos cómo los nuevos sistemas de locomoción terrestre permitirán, por un lado, y facilitarán, por otro, los desplazamientos de un gran volumen de población que hasta entonces había vivido en el estrecho y reducido círculo de la comarca en que naciera, posibilitando los fenómenos de la división del trabajo, la aculturación y difusión de modos y costumbres de vida que hasta entonces les eran ajenas. Las posibilidades de viajar, reservadas a una estrecha capa de la sociedad, se amplían ahora a mayores segmentos de la población. Nos encontramos en los albores de lo que se ha dado en llamar la sociedad de masas, constituyendo los ferrocarriles, los tranvías, etc, en pilares imprescindibles de las sociedades inmersas en procesos de aceleración social y económica. La población se instala paulatinamente en la modernidad, abandonando de manera definitiva las estructuras propias de sociedades de Antiguo Régimen. Aparecen nuevos hábitos, distintas prácticas relacionadas con la cotidianeidad que imponen los desplazamientos diarios a los cen-

tros fabriles o a los mercados urbanos para comercializar los productos hortícolas y ganaderos. En este sentido, el transporte público de viajeros y mercancías nos informará sobre la distribución espacial de la población y sus industrias. En definitiva, la interrelación que creemos estrecha entre los valores del suelo<sup>18</sup> y el sistema<sup>19</sup> de transportes. Y es que como consecuencia de la aceleración industrial y los cambios sociales, las implicaciones respecto a la discriminación espacial de las distintas actividades económicas, pero también segregación social de las áreas residenciales en función de las rentas obtenidas por cada uno de los segmentos de la población, serán más notables y tendrán inmediato reflejo en los flujos de transporte. Al respecto hay que señalar que la revolución operada en los medios de transporte, tanto de viajeros como de mercancías, corre de manera paralela al crecimiento urbano, a la realización de ensanches, a la política de anexiones practicada por los ayuntamientos más grandes en detrimento de sus vecinos, en definitiva, a la suburbanización de las ciudades que ven incrementar su influencia sobre su entorno más inmediato.

Para facilitar la mejor comprensión de la evolución seguida por el crecimiento de la ciudad y sus transportes, hemos dividido el capítulo en dos partes esenciales. Una primera parte que coincide en el tiempo con la presentación del Plan de Ensanche de 1873 y que terminaría una vez finalizada la primera conflagración mundial. Es el momento de la aceleración de la explotación minera de cara a la exportación; pero también para su uso en la nueva industria siderúrgica vizcaína, que no duda en aplicar todas las innovaciones técnicas al uso para intentar competir por el mercado nacional e internacional; de la fundación de numerosos establecimientos de transformación, mecánicas, construcción naval y accesorios ferroviarios, eléctricos, etc., todos ellos con un alto grado de integración productiva al interior del conjunto de los sectores económicos. Pero, también y como consecuencia inmediata de lo anteriormente señalado, es el momento del inicio de los profundos cambios demográficos que va a experimentar la sociedad vizcaína, y que van a cambiar sustancialmente el panorama social, político y espacial de la provincia. En estos momentos y dado los diferentes usos que ya se están aplicando a las distintas áreas que componen el espacio geográfico estudiado, veremos cómo desde Bilbao y coincidiendo con las cuencas hidrográficas que desembocan en la Ría, partirán distintos medios de transporte que responden a los

<sup>18</sup> Sobre los valores del suelo en su relación con los transportes, se puede consultar las obras de Hurd, Richard, 1924, *Principles of city land values*. Nueva York; Weber, Alfred, 1928, *Theory of location industries*. University of Chicago Press, Chicago; Cole, G.D.H., 1945, *Building and planing*. Londres; Dreyfus, J., 1966, «Recherches el aménagement urbaines» en, *Consommation*.

<sup>19</sup> Wingo, Lowdon, 1972, *Transporte y suelo urbano*. Colección de Urbanismo. Oikos-Tau. Barcelona. Por «sistema» tomamos la definición de Wingo, esto es, la gama total de oportunidades en lo que respecta al movimiento de personas y bienes entre las distintas partes del área urbana, pág. 33.

intereses económicos y sociales que en ellas se producen, como complemento del movimiento minero, industrial y de servicios desarrollados en la propia Villa y a ambos márgenes de la Ría. De ahí que los flujos de viajeros y mercancías sean más intensos a y desde Bilbao a los pueblos de su entorno, más que en el interior de la propia Villa.

El segundo período lo situamos, en lo tocante al devenir histórico, en el final de la Monarquía Alfonsina, el Directorio encabezado por Primo de Rivera y las convulsiones de la II República y la Guerra Civil. Un período marcado, en primer lugar, por la breve prosperidad que deparó la guerra mundial a las industrias dedicadas a la exportación, pero que no puede ocultar las deseconomías y los desajustes en la producción, localización de los intereses industriales y en la distribución de las rentas, problemas que, en última instancia, necesariamente habían de repercutir en la radicalización del panorama social y político vasco. Mientras tanto, Bilbao y su entorno viven tres realidades urbanas distintas pero al unísono. Un Bilbao tradicional, decimonónico, antiguo, insalubre y hacinado que ve perder paulatinamente la representación de la centralidad y el control de la actividad urbana. Un segundo Bilbao moderno y en vías de firme y franca terciarización de su economía, donde abundan las infraestructuras sanitarias, de comunicaciones, culturales, etc., que avanza decididamente en pos de arrogarse de manera definitiva las funciones de auténtica capitalidad política y económica. Y una área suburbana, modificada sustancialmente en función de sus usos, residenciales e industriales, en la Margen Izquierda de la Ría y localidades como Basauri, Dos Caminos o Galdácano; residencial, de esparcimiento y ocio en la orilla opuesta. Veremos cómo cada una de estas parcelas tiene un tráfico de viajeros y mercancías diferenciado, en función de los aspectos señalados.

## 5.2. Una nueva ciudad y su entorno más inmediato

La última Guerra Carlista había concluido, abriéndose paso una nueva etapa de relativa tranquilidad política y de evidente desarrollo y modernización de las estructuras económicas y sociales. Las profundas transformaciones que se sucedieron a lo largo del último cuarto del Siglo XIX y primera década del XX en Vizcaya, demandaron un cambio en las estrategias de transporte, tanto de pasajeros como de mercancías. Una vez concluidas las líneas que vinculaban Bilbao con su *hinterland* más inmediato, de una parte el Ferrocarril de Tudela y de otra el Ferrocarril del Norte (comunicados ambos en la estación de Miranda de Ebro), el país se apresuraba a construir nuevas vías con un objetivo distinto. Y este no fue otro que la articulación del propio mercado interior. La explotación masiva del mineral de hierro de cara a la exportación; la im-



plantación de las grandes industrias siderúrgicas<sup>20</sup>; la construcción de numerosos talleres de transformación y manufacturas; y por último, la aparición de servicios más acordes con los nuevos tiempos (bancos comerciales e industriales, seguros, bolsa de valores, sociedades recreativas, etc), favorecido todo ello por la repatriación de capitales de Ultramar, junto con la coyuntura proteccionista iniciada con una inusitada fuerza en esta época, lo hacían necesario. Sin duda, todas estas operaciones llevaron aparejado, como no podía ser de otro modo, un profundo cambio en la sociedad vizcaína. Vinculado estrechamente a estas transformaciones industriales y como reflejo de los cambios económicos producidos, hay que situar el fuerte incremento de la población y la aparición con fuerza del fenómeno urbano.

En efecto, la concentración del complejo productivo en Bilbao y su entorno trajo consigo el surgimiento de una élite económica y política, una burguesía industrial y financiera con los instrumentos y las condiciones necesarias para estructurar espacial y socialmente la ciudad y su área metropolitana. Es entonces cuando estos grupos sociales dominantes se plantearon la necesidad de un nuevo espacio urbano e interurbano. Un espacio zonificado económicamente, discriminado desde la óptica industrial y segregado socialmente, que reflejará las nuevas circunstancias, los cambios habidos, en definitiva, su mentalidad e ideología. Como señala Cole<sup>21</sup>, la decisión de planificar el desarrollo industrial entraña, en cierta medida, una decisión para ordenar su localización y, por ende, para influir en la distribución de la población entre las diversas áreas. Y es que no en vano, los objetivos de la planificación dependen, en última instancia, de los sistemas de valores a los que consciente o inconscientemente el planificador se refiere. El conjunto de las circunstancias señaladas fueron las que propiciaron la ordenación de los espacios urbanos existentes, y la creación de otros nuevos mediante los ensanches<sup>22</sup>.

Sin embargo, este no fue un proceso rápido sino todo lo contrario. Una controversia enmarcada en la vieja lucha y división de inte-

<sup>20</sup> González Portilla, Manuel, 1985, *La siderurgia vasca (1880-1901)*. Nuevas tecnologías, empresarios y política económica. Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco. Bilbao.

<sup>21</sup> Cole, G.D.H., 1945, *Building and Planning*. Londres. Cole define la planificación urbana como «la elaboración de planes para uso del suelo dentro de unas determinadas áreas locales, zonificación de ciertas áreas como residenciales y de otras como de actividad, regulación de los tipos de edificios (...) así como de los usos que se les puede asignar, el control de las formas de crecimiento urbano socialmente indeseables, es decir, impedir molestias y aumentar los atractivos de vivir dentro de tales áreas». En definitiva, asegurar un correcto ajuste del crecimiento urbano a los objetivos económicos y sociales, pág. 244.

<sup>22</sup> Los primeros estudios sobre la planificación de las ciudades españolas desde mediados del siglo XIX, los tenemos en: Cerdá, Ildefonso, 1867, *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*. Madrid; Castro, Carlos M.<sup>a</sup> de, 1860, *Memoria descriptiva del anteproyecto del Ensanche de Madrid*. Madrid. La influencia de ambos autores en la planificación de los ensanches del resto de las ciudades españolas fue decisiva.



reses mantenido entre la Villa de Bilbao y la Tierra Llana. Un proceso que desde el punto de vista de las prebendas o derechos y los límites jurisdiccionales se iniciaba, en lo que al siglo XIX se refiere, en el postrer intento de construir un puerto rival de Bilbao, situándolo en la Anteiglesia de Abando, en la margen izquierda del Nervión<sup>23</sup>. Una contienda que continúa entre un Bilbao que trata por todos los medios de extender sus límites y la negativa de los municipios colindantes a ser absorbidos, y que quedaba reflejada en numerosos expedientes<sup>24</sup> tramitados desde 1821 y renovados en 1835 y 1846, siendo aprobados por ley en 1861.

A nadie debe extrañar la justificación, pero tampoco la indeterminación, que utiliza el Gobierno, finalmente, para autorizar la extensión de los límites jurisdiccionales de Bilbao: «hasta donde lo reclamen las necesidades actuales y el incremento que en un período considerable haya de producir la mejora de su puerto y la construcción del ferrocarril que la pone en comunicación con el interior del Reino»<sup>25</sup>. Y es que, para una ciudad con amplia tradición liberal y de intermediación comercial, que se dispone, a partir del último cuarto del siglo XIX, a dar cabida a la aceleración industrial y sus consecuencias sociales y económico-financieras, es «normal» que sitúe en un mismo plano de actuación, la creación de infraestructuras ferroviarias que le conecten, al mismo tiempo, con el interior peninsular y la frontera con Francia; el acondicionamiento de la Ría y la construcción de un más amplio y moderno puerto exterior en el Abra<sup>26</sup>; y una nueva organización territorial que incluya una nueva ciudad (el Ensanche), el acondicionamiento

<sup>23</sup> Nos referimos a los acuerdos de Junta de Guernica de 8 de julio de 1801 a propuesta de Simón Bernardo de Zamácola, y en la que se nombraba una comisión para que gestionase en Madrid, la construcción del llamado «Puerto de la Paz» en homenaje al Ministro Manuel Godoy, quien estaría detrás del proyecto. A nadie se le oculta las graves implicaciones que la construcción de este puerto hubiera tenido para el comercio de Bilbao, de ahí las reacciones del Ayuntamiento y del Consulado en 1804 para acabar con cualquier proyecto que hiciera sombra a los privilegios de la Villa por este canal navegable hasta el Abra. La Zamacolada puede seguirse a través de: Villavaso, Camilo, 1887, *La cuestión del Puerto de la Paz y la Zamacolada*. Imp. J. E. Delmas. Bilbao; Ybarra y Berge, Javier de, 1941, *Datos relativos a Simón Bernardo de Zamácola y la Zamacolada*. Imp. Provincia. Bilbao; Elías Tejada de, Francisco, 1963, *El Señorío de Vizcaya. (Hasta 1812)*. Biblioteca Vasca. Madrid, págs. 284-291.

<sup>24</sup> VV.AA.: *Resumen histórico del urbanismo en España*. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid, 1968. (Pág. 270).

<sup>25</sup> Con anterioridad se había aprobado la Ley de 17 de julio de 1836, sobre la expropiación forzosa para obras de utilidad pública. Pero fue la Ley de 7 de abril de 1861, presentada por el Ministro de la Gobernación, la que reconocía la necesidad de expansión, otorgando a la Villa el derecho de hacerlo en detrimento de los Ayuntamientos de Abando, Begoña y Deusto.

<sup>26</sup> Con el precedente del Canal de Uribitarte en el siglo XVII, las obras más significativas fueron la canalización de la Ría, incluidos los «cortes» de Deusto y Eorrieta, la instalación de amplias zonas portuarias con grúas, muelles y almacenes, la construcción del Muelle de Portugalete, terminado en 1887, y la realización del Puerto Exterior, rompeolas de Santurce y contramuelle de Algorta, finalizadas la totalidad de estas obras en 1902. Ver, Churrua, Evaristo, 1909, *Churrua y el Puerto de Bilbao*. Ed. Juntas de Obras del Puerto. Bilbao.

del casco urbano antiguo y la suburbanización de los municipios colindantes según unos usos preestablecidos.

Como ya hemos señalado anteriormente son numerosos los datos y testimonios de que disponemos y que atestiguan cómo el Bilbao tradicional de las siete calles y barrios próximos se había quedado pequeño para albergar, no sólo a la población autóctona<sup>27</sup>, sino también a la avalancha de personas que llegaban a la capital para incorporarse a las numerosas fábricas, talleres, comercios y oficinas que se estaban creando como consecuencia de la aceleración industrial. La mayoría de las callejuelas o cantones bilbaínos, no eran otra cosa que estrechos pasadizos lóbregos y malsanos de apenas tres metros de ancho, que albergaban hileras de casas de dieciseis y más metros de altura. Las malas condiciones de trabajo, junto con la pésima habitabilidad de los edificios y el hacinamiento en la que vivían las clases más desprotegidas repercutían, necesariamente, en los altos índices de mortandad. Las mismas cifras oficiales que proporciona el Ayuntamiento en un informe presentado en abril de 1869, donde se afirmaba que la mortalidad alcanzada el año anterior fue del 32 por mil, no dejan lugar a ninguna duda<sup>28</sup>.

No obstante, aunque las autoridades municipales acertaban en el diagnóstico de que una de las causas principales de la insalubridad de la Villa y, por lo tanto, de los altos índices de mortalidad, se

<sup>27</sup> «Respecto a la clase verdaderamente proletaria, aquí la consideración del hombre humanitario se para, ante el triste y deplorable cuadro que se le ofrece. No es vida de la que disfruta esta clase, es una existencia efímera, llena de privaciones entre las cuales y tal vez la más triste, es la de no disponer de recinto aunque pequeño, limpio y ventilado (...) No es esto lo que encuentra. Lo que se halla son casas por sí reducidas, y en sus diferentes pisos, una subdivisión excesiva de piezas, en la que no se recoge una sola y única familia, sino varias (...) En sus habitaciones, si así pueden llamarse las divisiones que se observan, los techos no podían descubrirse de que color eran, las cocinas las constituían los rincones, sin más chimenea que la ventana de tal cual corredor distante, y por todas partes sólo se descubría inmundicia, reflejándose en el rostro de los moradores, gran falta de salud» Lázaro, Amado. *Memoria descriptiva sobre el proyecto de Ensanche de la villa de Bilbao*. Reproducción del texto original del año 1862. Estudio introductorio de Paloma Rodríguez Escudero. Ed. Eusko Jauriaritza. Bilbao, 1988, pág. 73. «Bilbao, bajo el punto de vista de su clima, deja bastante que desear, en opinión de eminentes doctores; pero no es esta la causa de su insalubridad, sino el hacinamiento en que viven los vecinos de la población antigua, faltos de espacio, luz y sol en las calles y en las viviendas» Mañas, C.Y. Manuel y Zuazo Ugalde, Secundino. *Anteproyectos de reforma viaria parcial del interior y ensanche de la ciudad de Sevilla y de la reforma parcial del interior de la Villa de Bilbao*. Imp. de G. Hernández y Galo Sáez. Madrid, 1920, pág. 7.

<sup>28</sup> Citado en la *Memoria del Proyecto de Ensanche de Bilbao*, presentada por los ingenieros Pablo de Alzola y Ernesto Hoffmeyer, y el arquitecto Severino de Achucarro. Imp. Juan E. Delmas. Bilbao, 1878. (Pág. 35). En la misma Memoria se cita al higienista José Gil Fresno y su obra: *Higiene física y moral del bilbaíno*, donde se llega a afirmar respecto a la mortalidad que «hemos llegado a vivir en una época en la que todo, hasta la salud, se sacrifica a la especulación, y si la autoridad no llega a contener estas construcciones homicidas, llegará el tiempo en que nuestros dormitorios apenas tengan de capacidad un espacio doble del que nos está reservado en Mallona (cementerio municipal), para después de nuestros días». (Pág. 34).

situaban en la excesiva aglomeración, con cifras que alcanzan los 585 habitantes por hectárea en 1869 (Paris contaba con 356, Londres con 86 y Madrid con 384 para las mismas fechas), las soluciones propuestas estaban muy lejos de satisfacer las necesidades. Nos estamos refiriendo a los planes de Ensanche de Amado Lázaro de 1862 y al conjunto elaborado por Achúcarro, Hoffmeyer y Alzola de 1873. La tranquilidad de una ciudad como Bilbao, que apenas si contaba con 18.000 habitantes en 1860, se vio profundamente perturbada en los últimos decenios de siglo. La alteración del paisaje urbano no podía ser más brusca. El continuo ir y venir de los carromatos llenos de mercancías, el traqueteo de los primeros tranvías de caballos que unían las estaciones de la villa, en definitiva, el trájín, el hacinamiento y el ruido de una urbe que crecía intensamente, dejaban de tener atractivos para las clases más acomodadas. Y es este precisamente, el objetivo esencial de ambos planes de Ensanche. El acomodo de la burguesía industrial y financiera, pero no sólo de sus residencias, también de sus órganos e instituciones económicas y, en definitiva, una nueva ubicación para la representación de su amplia maquinaria de poder político.

No es el lugar adecuado para hacer un análisis detenido del Ensanche bilbaíno desde el punto de vista de la planimetría<sup>29</sup> o del conjunto arquitectónico<sup>30</sup>. En las páginas sobre «El desarrollo urbano y la vivienda» ya se ha tratado el tema ampliamente, lo que no nos impide retomar algunas consideraciones como introducción al desarrollo del transporte urbano y la organización territorial.

En efecto, la planificación octogonal de ambos Ensanches<sup>31</sup> mediante la construcción de grandes plazas como la Elíptica o la Circular, sobre la que se abren, a modo de brazos, amplias avenidas que permitirían la circulación rodada, o la monumentalidad de los edificios, no puede esconder las enormes contradicciones respecto a la vieja ciudad y los objetivos marcados para la nueva. No en vano, la realización de un plan urbano supone la toma de decisiones concretas por parte de la clase social dominante, que no duda en imponer sus criterios para la consecución de unos objetivos determinados, que no son otros que el control económico y social de toda la Ría. Cómo se materializan esas contradicciones y los

<sup>29</sup> Fullaondo, J.D., 1969, *La arquitectura y el urbanismo de la región y el entorno de Bilbao*. Ed. Alfaguara S.A. Madrid, págs. 106-210. También en la Revista Nueva Forma, n.º 34, 35, 36 y 37, Fullaondo hace un repaso a la arquitectura y a los profesionales que ejercieron esta profesión en Bilbao. Diciembre 1968, febrero 1968.

<sup>30</sup> Mas Serna, Elías, 1979, «Un siglo de arquitectura en Bilbao». Rev. Común II, Bilbao. Fundación Faustino Orbeago, págs. 24-38.

<sup>31</sup> Señalábamos en la nota 26 cómo se aprobaba el Ensanche de Bilbao por Ley de 7-4-1861 a costa de las Anteiglesias vecinas de Abando y Begoña. Pero hubo que esperar a las disposiciones de 2-4-1870 y 26-6-1879 para la aprobación definitiva de las anexiones parciales de las localidades mencionadas y que fueron las que permitieron, en última instancia, la realización del Ensanche.

nuevos objetivos es algo de lo que nos ocupamos a continuación brevemente. En primer lugar, nos estamos refiriendo a la grandiosidad en la que era planificada la nueva ciudad, tanto en el proyecto de Lázaro <sup>32</sup> (no llevado a cabo por su excesiva amplitud y carestía), como el de Achúcarro, Hoffmeyer y Alzola <sup>33</sup> (que constituiría la base de lo realizado), y que contrasta vivamente con las insuficiencias existentes en el casco antiguo <sup>34</sup>.

En segundo lugar, la zonificación espacial y la segregación residencial aparecen claramente plasmadas. Lázaro no duda en conceptualizar los barrios de Achuri y Bilbao la Vieja como «aptos especialmente para la población obrera», no sólo por sus condiciones y ubicación «tradicional» de los más desfavorecidos, sino también por su mayor distancia y separación de los grandes centros de movimiento. Mientras tanto, en el Ensanche planea abrir espaciosas avenidas que contribuirían a dar mayor amplitud residencial, amén de facilitar «la ventilación y belleza exterior» de las casas mediante la reserva de parte del espacio de las manzanas a amplios patios y jardines interiores. El proyecto definitivo no hace referencia expresa sobre la zonificación de los espacios destinados a residencias, no obstante, son varios los escritos de Alzola donde reflexiona sobre el lugar que debían ocupar las casas de los obreros <sup>35</sup>. En cualquier caso, la especulación a que fue sometido desde un principio el Ensanche, haría muy difícil la dedicación de esta área a otros usos distintos que los inicialmente previstos por la clase rectora.

En tercer lugar, las soluciones vertidas para la viabilidad de la nueva ciudad, con calles que en el proyecto aprobado iban desde los 28 metros de ancho para la Gran Vía, en contacto inmediato con la estación del Ferrocarril de Tudela a Bilbao y única comunicación

<sup>32</sup> La memoria de Lázaro (ver nota 28) situaba la nueva ciudad en Abando, concretamente en la zona de Albia, trazando un plan de 229 hectáreas, con una calle de 50 metros de anchura (vía principal que partía de la Estación de Abando del Ferrocarril del Norte), así como otras de 40 y 20 metros, amén de amplias plazas y jardines.

<sup>33</sup> La planificación de Achúcarro, Hoffmeyer y Alzola se realizó sobre una extensión de 160 hectáreas, que correspondieron a las aprobadas en las anexiones parciales de Abando y Begoña. No obstante, el proceso urbanizador en este caso no sólo cubría la extensa zona de Albia, también se planificaban áreas como el Campo de Volantín y Huertas de la Villa en la margen derecha.

<sup>34</sup> Concretamente, el Casco Antiguo con el barrio de Bilbao la Vieja y sin contabilizar los jardines y paseos del Arenal, contaba 31,6 hectáreas de superficie, donde residían cerca de 18.000 habitantes según los padrones de 1860.

<sup>35</sup> Alzola, Pablo de, «Habitaciones para obreros». Revista de Vizcaya. Año primero, tomo I, de noviembre de 1885 a abril de 1886. Alzola se pregunta en este artículo sobre la ubicación de las casas de los obreros, si deben alejarse de los centros de población, si es mejor que ocupen la parte accidentada y montañosa, o si por el contrario, deben instarse en las zonas urbanizables. Finalmente resuelve que éstas deben levantarse en donde el Ayuntamiento disponga de recursos pecuniarios, y en los términos cuya topografía se preste a una urbanización más científica y ordenada. Esto es, «en los alrededores de las grandes poblaciones» Pág. 6. Ver también del mismo Alzola, «Las anexiones de Bilbao», en Revista Euskalerría, 1911, págs. 212-16.

directa entre el Ensanche y el Casco Viejo, a los 15, 12 y 10 metros para el resto. Es esta área la que pasa a representar la nueva concepción del centro de la ciudad, zona comercial y de representación del poder económico y político. La construcción de edificios públicos (Palacio de la Diputación, Audiencia Provincial...), establecimientos crediticios (sucursal del Banco de España, Banco de Bilbao, Banco de Vizcaya), bolsas de contratación, oficinas, comercios, hoteles, teatros, etc., en la Gran Vía y sus aledaños, provoca enormes contradicciones urbanísticas y arquitectónicas con la otra realidad de la ciudad, la constituida por el Casco Viejo, los barrios obreros y las edificaciones humildes.

La última discordancia la encontramos en las pretendidas medidas adoptadas respecto a la higiene y salud pública en un intento de resolver los graves problemas de hacinamiento de Bilbao. Cuando Pablo de Alzola, planificador<sup>36</sup> de la ciudad afirma que «el medio para hacer más grata la vida de la familia y la estancia en el hogar, consiste en rodearla de comodidades para las clases ricas, y de aseo, luz y ventilación para las más modestas, siendo una obra altamente provechosa y beneficiosa la que tiende a crear viviendas baratas y suficientemente holgadas para las familias de escasos recursos», se tiene la impresión de que el objetivo es mejorar las condiciones de vida del trabajador y su familia en busca de un mayor rendimiento de la producción y de recambio o reclutamiento de mano de obra, más que favorecer unas mínimas condiciones de calidad de vida. Es en este marco de actuación cuando se entiende la insistencia en que la nueva ciudad debería contar, el menos, con 40 m<sup>2</sup> por habitante según las recomendaciones de los más conspicuos higienistas, mientras que poco o nada se menciona respecto a mejorar los 17,7 que corresponden a los del Casco Viejo o los 12,1 m<sup>2</sup> para los habitantes del barrio de Bilbao la Vieja. O que para evitar la elevada mortalidad de Bilbao, otra de las medidas propuesta fuese dotar, «donde el vecindario está apiñado», de buen alcantarillado, instalación de sifones, instalaciones de agua, etc.

Estas son algunas de las circunstancias que hicieron del Ensanche un espacio privilegiado, en el que se hace notar la falta de una auténtica conciencia social para resolver los problemas del conjunto de la ciudadanía. Bajo estos parámetros se comprende mejor por qué fue promovido desde la iniciativa privada y sin recurrir a los procesos expropiatorios, esto es, para evitar la intervención de las entidades públicas y así poder utilizar la vía de la adhesión privada negociando por separado con los propietarios, conscientes del nuevo valor comercial del suelo de Abando. En una palabra, las necesidades de espacio de Bilbao ante el empuje económico y social al que se ve abocado desde las últimas décadas de la centuria y que debían haber informado la planificación del Ensanche, lo úni-

<sup>36</sup> Alzola, Pablo de, «Habitaciones para obreros». Revista de Vizcaya. Año primero, tomo I, de noviembre de 1885 a abril de 1886, pág. 6.

co que consiguen finalmente es convertir las tierra de labranza y fincas rurales de Abando, Begoña y Deusto en solares urbanos a un precio tan elevado que su urbanización y construcción supusieron el inicio de la segregación espacial y social de toda esta área.

Las repercusiones no se hicieron esperar, siendo numerosos los testimonios recogidos en la prensa bilbaína que dan fe de la escasa animación respecto a la compra de solares en el Ensanche de Albia, reflejando así mismo la lentitud del proceso constructor, a pesar de la gran actividad desplegada desde sus orígenes en la urbanización de las calles<sup>37</sup>. O las denuncias por el desinterés e indiferencia del Ayuntamiento en la urbanización en barrios obreros, «mientras eran sepultadas grandes cantidades de capitales en el trazado de calles que únicamente pueden ser habitadas por ricos capitalistas»<sup>38</sup>. Las revelaciones efectuadas por Enrique Epalza publicadas en la Revista Bilbao, órgano oficial de la Cámara de Comercio y, por lo tanto, alejadas de cualquier tipo de sospechas de radicalismo, no dan lugar a ninguna duda. El arquitecto bilbaíno señala en diversos artículos<sup>39</sup> publicados en 1895, veinte años después de iniciadas las obras del Ensanche, cómo las calles abiertas en Albia representaban 13.623 metros lineales de fachada utilizable, mientras que la parte edificada sumaba 7.589 metros. Esto es, se había construido una cuarta parte del Ensanche en un tiempo algo inferior a la mitad del plazo señalado para su terminación. Nada extraño si tenemos en cuenta la evolución seguida por el precio del suelo, que pasa de las 2,15 pesetas el pie cuadrado en 1876, a 3 pesetas para las fincas peor situadas, o 50 para aquellas cercanas a centros de edificación para el año 1900. Mientras tanto, las construcciones levantadas «en las afueras» continuarían en franca expansión. Nos estamos refiriendo a las viviendas de «vecindad» edificadas en los barrios aún no anexionados de Begoña o Deusto. Concretamente, en Miravilla, Iturribide, Solocoeche, Cantarranas, Zabala, o Uribarri, donde son mayores las facilidades que las ordenanzas prestaban a los propietarios que deseaban emprender urbanizaciones, obviando todas aquellas cuestiones que harían referencia a las condiciones higiénicas, comodidad, ornatos, etc, parámetros sí exigidos en el Ensanche, lo que propiciaba una rebaja apreciable en los precios de los solares y construcción de los primeros.

<sup>37</sup> «La propiedad». Bilbao. Revista Semanal, mercantil, minera, industrial y marítima. Órgano Oficial de la Cámara de Comercio. Año I, 22-9-1895, n.º 9, pág. 81.

<sup>38</sup> «Un barrio para obreros». La Unión Euskara. 9-2-1881, tomado de Rodríguez-Escudero Sanchez, Paloma, 1991, El Ensanche de Bilbao. Tesis doctoral inédita, defendida en la Facultad de Geografía e Historia, Dpto. de Historia del Arte de la Universidad Complutense de Madrid, pág. 554. La autora señala otras denuncias similares publicadas en La Unión Vasco-Navarra, El Noticiero Bilbaíno, etc. amén de la connivencia del Ayuntamiento para con los propietarios.

<sup>39</sup> «Marcha de las edificaciones en el Ensanche». Revista Semanal, mercantil, minera, industrial y marítima. Órgano Oficial de la Cámara de Comercio. Año I, N.º 24 al 29. En el número correspondiente al año II, 11-1-1896, Epalza presenta diversos cuadros con las edificaciones levantadas en Bilbao durante 1895. Idéntica información presenta el N.º 93, correspondiente al año III, 30-1-1897.

Visto lo acontecido, resultan muy ponderadas las afirmaciones realizadas por diversos observadores de la época, quienes afirmarían que hasta el año 1900 la edificación en el Ensanche habría seguido un ritmo lento pero constante, sin que por ello se lograra aliviar el grave problema de la vivienda en la Villa. La cuestión no estaría centrada, por lo tanto, en una aparente falta de actividad constructora, sino más bien, en el tipo de viviendas o edificios levantados y en los precios de los alquileres para las casas humildes, a todas luces desmesurados respecto a las rentas salariales, y cuyas consecuencias más palpables fueron la suburbanización, el hacinamiento o la construcción de chabolas en las proximidades de las fábricas.

### 5.2.1. Los orígenes y primeras manifestaciones del transporte urbano e interurbano

Hasta el momento hemos estado analizando con detenimiento cómo y de qué manera la aceleración económica e industrial vizcaína no tardaría en hacer notar sus efectos en la división administrativa, o en las modificaciones espaciales producidas y sus aspectos sociales esenciales, haciendo especial hincapié con lo acontecido en Bilbao. Sin embargo, también señalábamos la temprana descentralización industrial que tuvo lugar a lo largo de toda la Ría, que en última instancia supuso un crecimiento inusitado para muchos de los municipios ribereños cercanos a la capital. Es importante señalar estas circunstancias, toda vez que las primeras iniciativas de transporte público de viajeros y de mercancías son de tipo suburbano, esto es, vincularon Bilbao con los municipios situados en las cuencas próximas del Nervión, Ibaizabal, Cadagua, Asua y los pueblos ribereños de la Ría. Precisamente, la irrupción de los primeros tranvías de sangre en Bilbao, tuvieron como objetivo la conexión de las distintas estaciones de ferrocarril que paulatinamente se iban levantando en la capital con los muelles, más que un servicio de viajeros propiamente urbano.

En efecto, una de las características socio-espaciales ya señaladas del proceso de crecimiento urbano fue, sin duda, la temprana incorporación al mismo de los pueblos cercanos al área urbana. Así, mientras Bilbao continuaba paulatinamente su proceso de transformación como centro o núcleo de negocios y de servicios, en definitiva, en el área de representación política y financiera del conjunto de la provincia, en ambas márgenes de la Ría comenzaban a configurarse espacios con una diferenciada utilidad de usos. Al mismo tiempo que se daban los primeros pasos en la urbanización y construcción del Ensanche bilbaíno, en la margen derecha se iniciaba su ordenación como área de atracción de población flotante y de segunda residencia y esparcimiento estival para las clases más acomodadas. Entre tanto, los suburbios bilbaínos, los municipios del cauce medio del Nervión como Galdácano, Basauri o Echévarri,



junto a aquellas otras localidades situadas en la margen izquierda, contemplarán impasibles la modificación de su paisaje natural ante las numerosas factorías e intereses industriales instalados y ante la presión residencial, fruto del intenso crecimiento poblacional que se estaba produciendo. En similares condiciones se encontraron los municipios de las cuencas del Cadagua e Ibaizabal cercanos a Bilbao que, al calor de la aceleración económica que estaba teniendo lugar, verán como son modificados sustancialmente sus tradicionales modos de vida. Y por supuesto el Valle de Asua, donde las líneas de ferrocarril allí ubicadas, servirán para acercar una agricultura, centrada en los productos hortícolas, y una ganadería que tienen en Bilbao su principal centro de consumo. No en vano, es necesario señalar que la población y su concentración dinámica son el resultado último del potencial económico desarrollado en este amplio espacio geográfico analizado.

El proceso de aceleración económica e industrial que está teniendo lugar en Vizcaya en las últimas décadas del XIX, implicaba, como no podía ser de otro modo, una profunda transformación espacial y del tejido social. Espacial porque muchas de estas nuevas industrias no pueden instalarse al interior del casco urbano de Bilbao, dadas sus dimensiones y necesidades en materia de infraestructura de comunicaciones. Pero también transformaciones sociales, sin duda alguna, que, en última instancia, están directamente relacionadas con el crecimiento demográfico que experimenta la provincia, sobre todo la capital y los municipios más cercanos. En definitiva, segregación humana y zonificación funcional de los espacios urbanos y suburbanos. Berry nos recuerda, en este sentido, que los individuos con bases y necesidades similares, eligen o son obligados a residir en unas determinadas zonas de la ciudad y sus alrededores<sup>40</sup>.

En las Tablas 5.1 y 5.2 se aprecian los valores de este crecimiento demográfico. De los 160.579 habitantes con que contaba Vizcaya según el censo de 1857, se pasa a 311.361 para el año 1900. En un cómputo más detallado de la población y por ceñirnos únicamente a las localidades de la zona minera y de la Ría, vemos cómo evolucionan de algo más de 40.000 habitantes a 168.000 para las mismas fechas mencionadas con anterioridad. Ayuntamientos como Bilbao con 17.969 habitantes, Abando y Begoña antes de su anexión con 5.079 y 4.535 respectivamente, Baracaldo con 2.688 o Sestao con apenas 341, según el censo de 1860, pasan a tener 102.854 en el caso de Bilbao, 15.013 y 10.833 en Baracaldo y Sestao para el cambio de siglo. Pero lo mismo podríamos decir para algunos municipios situados en la Cuenca media del Nervión, como Arrigorriaga, Basauri, Echévarri o Galdácano, que presentan índices de crecimiento interanual muy elevados. O incluso, aquellos otros

<sup>40</sup> Berry, Brian J.L., 1975, *Consecuencias humanas de la urbanización*. Edición Pirámide. Madrid, pág. 41.



situados en un valle tan marcadamente rural como el de Asúa, en el que pueblos que más tarde serán anexionados por Bilbao <sup>41</sup>, como es el caso de Lujua, Sondica, Derio y Zamudio, presentan también índices de crecimiento poblacional altamente significativos, mostrando claramente un proceso de suburbanización.

También tiene especial interés el comportamiento demográfico de las localidades de Begoña y Deusto. El primero de estos municipios era anexionado parcialmente por Bilbao en 1870, lo cual implicaba una pérdida importante de población al pasar de 4.535 habitantes que tenía en 1860 a únicamente 1.867 según el censo de 1877. Pero lo significativo es que a partir de esta fecha, teniendo este Ayuntamiento una extensión sensiblemente menor, es cuando comienza a evolucionar más intensamente su población, con índices de crecimiento interanuales que van desde 3,61 para el período 1877-87 al 4,31 en el decenio de 1910-20. El Ayuntamiento de Deusto no será anexionado <sup>42</sup> de manera definitiva hasta 1924, presentando crecimientos interanuales muy similares a los vistos para Begoña. En ambos casos nos encontramos con lo que denominábamos «las afueras», esto es, aquellos municipios situados en los aledaños de Bilbao, que experimentaron fuertes procesos de urbanización y construcción de numerosas «casas de vecindad» para los estratos de la población menos acomodados, a tenor de un mayor relajamiento de sus ordenanzas municipales y ante la imposibilidad de construir este tipo de edificios en el Ensanche bilbaíno. Para estas mismas fechas, el Ayuntamiento de Bilbao presenta también índices de crecimiento importantes, pasando de 3,88 en el decenio de 1887-1900 a 1,89 dos décadas después, no obstante, netamente inferiores a los índices alcanzados para lo que aún quedaba de los municipios de Begoña o Deusto, lo que constituye un signo evidente de las mayores dificultades para residir en la capital.

Este crecimiento demográfico se debe, en gran parte, a las corrientes migratorias de las personas que hasta entonces habitaban en las provincias más próximas o venidas de aquellos pueblos vizcaínos más alejados de los núcleos de aceleración económica. Como señala Davis de una manera aparentemente ingenua, a veces la gente no se traslada porque desee irse, sino que es llevada hacia «afuera» por un grupo más poderoso que desea su trabajo. Los datos no pueden ser más elocuentes al analizar lo acontecido en Bilbao. Del total de habitantes residentes en la capital entre 1890 y 1900, únicamente el 43,14 por ciento de los varones mayores de veinte años había nacido en Bilbao, porcentaje que disminuye al 35,3 para los que superaban veinticinco años <sup>43</sup>.

<sup>41</sup> La anexión de Lujua, Sondica, Derio y Zamudio se produjo en 1966.

<sup>42</sup> Por estas mismas fechas eran anexionados la totalidad del municipio de Begoña y parte de Erandio, concretamente, el barrio de Luchana.

<sup>43</sup> Corcuera Atienza, J., 1971, *Orígenes y organización del nacionalismo vasco*. 1876-1904. Madrid, págs. 70-73.

Tabla 5.1: Crecimiento de la población en el ámbito de la comarca del «Gran Bilbao»

Municipio	1877	1887	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970
Abando	2.771	4.015	—	—	—	—	—	—	—	—
Abant.- Cier.	2.260	7.153	8.853	9.848	9.543	9.878	8.993	9.330	11.513	10.002
Arrigorriaga	864	981	1.986	2.714	3.641	3.962	3.989	4.646	8.142	9.820
Baracaldo	4.710	8.868	15.013	19.429	26.906	34.209	36.165	42.240	77.802	108.757
Basauri	868	1.038	2.056	3.539	5.199	9.444	10.605	11.637	23.030	41.794
Begoña	1.867	2.662	5.802	7.279	11.097	—	—	—	—	—
Berango	496	561	716	821	956	1.359	1.475	1.164	1.812	2.877
Bilbao	32.734	50.772	83.306	93.536	112.819	161.987	195.186	229.334	297.942	410.490
Derio (Zam.)	223	255	293	333	424	—	1.110	1.193	1.387	—
Deusto	2.323	2.972	4.142	5.777	7.911	—	—	—	—	—
Echegarri	306	436	637	835	1.122	1.248	1.364	1.529	4.148	4.452
Erandio	1.813	2.931	6.385	6.831	10.045	11.268	—	—	—	—
Galdacano	1.567	1.908	2.825	3.981	4.886	6.709	7.101	7.733	10.431	18.770
Guecho	2.651	3.649	5.442	7.359	11.399	16.859	17.795	19.309	22.951	39.153
Larrabezúa	1.352	1.442	1.424	1.473	1.519	1.654	1.748	1.745	1.698	1.833
Lejona	781	943	1.846	2.347	3.249	5.096	5.255	5.765	7.553	10.571
Lezama	888	984	1.060	1.201	1.270	1.465	1.399	1.501	1.494	1.612
Lujua	797	897	964	1.129	1.248	1.707	2.522	2.180	2.615	—
Musques	1.511	1.681	2.831	4.040	4.102	4.424	3.746	4.042	4.761	6.047
Portugalete	3.053	3.412	5.182	5.663	7.629	10.169	10.612	12.211	22.584	45.589
S.S. Valle	1.033	5.114	6.748	6.390	6.964	8.228	7.446	8.444	9.477	11.331
Sant.- Ortú.	2.614	5.360	7.781	8.839	10.199	14.467	13.936	15.866	33.181	54.215
Sestao	1.077	4.374	10.833	11.820	15.579	18.335	18.625	19.969	24.992	37.312
Sondica	631	675	783	915	1.031	1.889	1.914	2.102	2.915	—
Zarátamo	369	399	516	580	789	983	1.074	1.142	1.856	2.051

Tabla 5.2: Crecimiento interanual del espacio comarcal afectado por el transporte público

Municipio	1877-87	1887-00	1900-10	10-20	20-30	30-40	40-50	50-60	60-70
Abando	3,78	—	—	—	—	—	—	—	—
Abanto y Cierv.	12,21	1,65	1,07	-0,31	0,35	-0,93	0,37	2,12	-1,40
Arrigorriaga	1,28	5,58	3,17	2,98	0,85	0,07	1,54	5,77	1,89
Baracaldo (Alons.)	6,53	4,13	2,61	3,31	2,43	0,56	1,56	6,30	3,41
Basauri	1,80	5,40	5,58	3,92	6,15	1,17	0,93	7,06	6,14
Begoña	3,61	6,18	2,29	4,31	—	—	—	—	—
Berango	1,24	1,89	1,38	1,53	3,58	0,82	-2,34	4,53	4,73
Bilbao	4,49	3,88	1,16	1,89	3,68	1,88	1,63	2,65	3,26
Derio (Zam.30)	1,35	1,07	1,29	2,45	—	—	0,72	1,52	—
Deusto	2,49	2,54	3,38	3,19	—	—	—	—	—
Echegarri	3,60	2,96	2,74	3,00	1,07	0,89	1,15	10,50	0,71
Erandio	4,92	6,17	0,68	3,93	1,16	—	—	—	—
Galdácano	1,99	3,06	3,49	2,07	3,22	0,57	0,86	3,04	6,05
Guecho	3,25	3,12	3,06	4,47	3,99	0,54	0,82	1,74	5,49
Larrabezúa	0,65	-0,10	0,34	0,31	0,86	0,55	-0,02	-0,27	0,77
Lejona	1,90	5,30	2,43	3,31	4,60	0,31	0,93	2,74	3,42
Lezama	1,03	0,57	1,26	0,56	1,44	-0,46	0,71	-0,05	0,76
Lujua	1,19	0,56	1,59	1,01	3,18	3,98	-1,45	1,84	—
Musques	1,07	4,09	3,62	0,15	0,76	—	0,76	1,65	2,42
Portugalete	1,12	3,27	0,89	3,02	2,92	0,43	1,41	6,34	7,28
S.S. Valle	17,35	2,16	-0,54	0,86	1,68	-0,99	1,27	1,16	1,80
Santurce-Ortuella	7,44	2,91	1,28	1,44	3,56	-0,37	1,31	7,66	5,03
Sestao	15,04	7,23	0,88	2,80	1,64	0,16	0,70	2,27	4,09
Sondica	0,68	1,15	1,57	1,20	6,24	0,13	0,94	3,32	—
Zarátamo	0,78	2,00	1,18	3,13	2,22	0,89	0,62	4,98	1,00

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

Viendo este panorama de crecimiento económico y social iniciado en el entorno de la Ría, pero que de manera inmediata se expande a otras zonas, no debe extrañar que desde Bilbao y coincidiendo con las cuencas hidrográficas vizcainas, partan distintas líneas de ferrocarriles con una clara vocación de suburbanos, sin olvidar de paso los numerosos intereses que de todo tipo se producen en ellas.

Ciertamente, el primer ferrocarril que conoció Bilbao fue el que partía de Tudela (Navarra) para terminar en la capital vizcaína, ferrocarril que constituyó la última alternativa de la burguesía mercantil bilbaína para poner freno al aislamiento producido por anteriores iniciativas fracasadas para construir una línea entre Madrid e Irún por Bilbao. El Ferrocarril de Tudela a Bilbao era planteado como la primera sección de una posible línea que uniría Bilbao con el Mediterráneo, aunque su objetivo básico fuese el acceso a la Meseta Castellana y a la Ribera del Ebro a través de Miranda de Ebro. La elección de esta ciudad burgalesa como nudo de comunicaciones, en detrimento de Vitoria, por donde ya circulaba el Ferrocarril del Norte, provocaría una de las polémicas más agrias entre ambas ciudades hermanas<sup>44</sup>. Es indudable que por las características propias de este ferrocarril, que presenta un tráfico de mercancías y movimiento de viajeros de largo recorrido, así como por el área eminentemente rural por donde transcurría, no se le puede considerar como suburbano. No obstante, a partir de los años 30 o 40, el enlace entre Bilbao y Orduña sí adquiere también un carácter de línea de cercanías.

Tampoco nos resistiremos a comentar, siquiera brevemente, un aspecto que en un principio puede parecer de escasa importancia, pero que con el tiempo demostrará todo lo contrario. Nos estamos refiriendo a la ubicación de la estación del Ferrocarril de Tudela a Bilbao. Ya hemos señalado cómo la iniciativa de este ferrocarril fue en su práctica totalidad bilbaína, aunque no faltó una ligera participación en su capital social de accionistas riojanos y madrileños. Es indudable que la estación no podía instalarse en el casco antiguo de la capital vizcaína, dado que cuando se inaugura la línea en el año 1863, no existían espacios urbanos lo suficientemente amplios como para albergar todas las vías e instalaciones necesarias para desarrollar su tráfico con el suficiente desahogo. Tampoco resultaba interesante construir la estación en las afueras de la jurisdicción de Bilbao o en terrenos de alguno de los ayuntamientos próximos, sin duda, temerosos del atractivo que este tipo de instalaciones tenía para el comercio o la industria y del

<sup>44</sup> Novo López, Pedro A., 1993, *Infraestructura ferroviaria y modelo económico del País Vasco, 1845-1910*. Tesis doctoral inédita. Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad del País Vasco. Lejona. La tesis ofrece, en su primera parte, un análisis pormenorizado de las primeras iniciativas vascas para la construcción de ferrocarriles que conectaran la Península con las provincias exentas, así como las diferencias habidas entre ellas por los trazados que debían seguir estas líneas.

daño que podría causar a los intereses del propio Bilbao, de instalarse en alguno de estos lugares; o sin duda, conocedores de la necesidad de ubicar los servicios ferroviarios lo más cerca posible de los espacios urbanos para, de este modo, aprovechar todas sus potencialidades. La solución fue construir la Estación en la orilla izquierda de la Ría, en terrenos pertenecientes hasta entonces a la jurisdicción del Ayuntamiento de Abando, unidos ambos municipios mediante el Puente de Isabel II, hoy llamado del Arenal. La Estación se convirtió, de manera inmediata, en el auténtico «Caballo de Troya» bilbaíno sobre el municipio de Abando. A partir de este momento fue cuando se intensificaron los proyectos expansionistas de Bilbao, que tienen su premio con la anexión parcial de Abando y Begoña en 1870, que se convierte en total para el primero de los municipios citados en el año 1890. Pero no sólo esto. Los planes de Ensanche tendrán, en la Estación del Ferrocarril de Tudela a Bilbao, el principal eje de expansión y crecimiento de la nueva ciudad<sup>45</sup>, amén de convertirse en el centro neurálgico donde se acumularía la mayor accesibilidad y tráfico de la Villa, como tendremos ocasión de ver. No en vano, los ferrocarriles, sus vías e instalaciones, condicionan y configuran la estructura y forma general de todas las ciudades donde este medio de locomoción está de un modo u otro presente<sup>46</sup>.

Un intento claro de articulación del mercado interior de la provincia lo tenemos en el Ferrocarril Central de Vizcaya. En efecto, los principales referentes económicos ya no se encuentran exclusivamente fuera del País Vasco, sino más bien dentro de él. El paisaje rural, los caseríos, los espacios verdes, etc., dejaban paso de manera inexorable a las factorías, a los intereses industriales y económicos en general, y como consecuencia, a los núcleos urbanos y su extensión hacia los suburbios cercanos. Todas estas circunstancias tienen su repercusión inmediata en el cambio de las preocupaciones ferroviarias, poniéndose el acento ahora en las comunicaciones transversales con dos ejes fundamentales.

Hacia el este, el primero es el Ferrocarril Central de Vizcaya, inaugurado en 1882, es decir, la línea que articula y ordena el área del río Ibaizabal entre Bilbao y Durango, y que impulsa el transporte de viajeros y mercancías de la Vizcaya del interior hacia su principal

<sup>45</sup> «Desde luego, dicha estación (Abando) ha sido mirada por nosotros como un centro notable, tal vez el de mayor importancia que ha de existir en el porvenir de Bilbao. Hubiera sido un absurdo el no tener presente sus condiciones de emplazamiento y construcción, para ligarla convenientemente con la población en proyecto» Ver, Lázaro, Amado. *Memoria descriptiva sobre el proyecto de Ensanche de la...* Op. Cit., pág. 145. También son numerosas las referencias que el Plan de Ensanche de 1873 hace a la Estación de Abando y otras que se construyan. Ver, *Memoria del Proyecto de Ensanche de Bilbao*, presentada por los ingenieros Pablo de Alzola y Ernesto Hoffmeyer, y el arquitecto Severino de Achúcarro. Imp. Juan E. Delmas. Bilbao, 1878, págs. 59-63 y 72-74 entre otras.

<sup>46</sup> Herrero, Agustín, y Leira, Eduardo, 1986, «El ferrocarril en la ciudad: ¿problema u oportunidad?». *Estudios Territoriales*, n.º 18, pág. 86.

mercado. Es el primer ferrocarril comercial de vía estrecha de Vizcaya y, en cierta medida, compañía bandera por la que se guiarán en lo sucesivo el resto de las vías métricas de la cornisa cantábrica. Con el tiempo, el Central de Vizcaya servirá de conexión a otros ferrocarriles, como es el caso de la línea construida entre Amorebieta y Guernica, ampliada posteriormente hasta Pedernales y Bermeo<sup>47</sup>; o las líneas de Durango a Zumárraga<sup>48</sup> y de Elgoibar a San Sebastián<sup>49</sup>, prolongaciones que servirán para unir ferroviariamente las dos capitales marítimas vascas. Vistas las características del ferrocarril Central de Vizcaya, tampoco se le puede considerar como una línea genuinamente suburbana, dado que transcurre hacia el interior de la provincia, por un área que no se puede definir como de continuidad urbana. No obstante, hay que señalar que esta línea transcurría por localidades como Dos Caminos, Basauri o Galdácano, situadas en el área de influencia del «Gran Bilbao», por lo que es necesario hacer algunas referencias al movimiento de viajeros y tráfico de mercancías de este ferrocarril.

La segunda dirección es hacia el oeste, toda vez que la cuenca del Cadagua también dispondrá de ferrocarriles hasta Balmaseda. El proyecto de construir un ferrocarril económico a través de este valle, uniendo Bilbao y Balmaseda data de 1884, aunque ya anteriormente hubo otros proyectos. Sin duda alguna, el hecho de que desde tiempo atrás ya estuvieran en explotación las líneas de Madrid a Irún a su paso por Alava y Guipúzcoa, así como la de Tudela a Bilbao, habían retrasado una idea sentida por un amplio espectro de la población de Vizcaya. La parte occidental de la provincia quedaba, de este modo, desprovista de las numerosas ventajas que ofrecían las vías férreas, siendo marginada respecto a otras áreas donde se estaban produciendo una evidente aceleración económica. Las circunstancias sociales y las condiciones del comercio y la industria habían variado de tal modo que, «allí donde hace años se veían humeantes chimeneas y los carros del país eran insuficientes para el arrastre de los productos elaborados, sólo se contempla hoy las ruinas de las que fueron célebres ferrerías en tiempos no muy lejanos»<sup>50</sup>. Es evidente que los impulsores del ferrocarril del Cadagua, entre Balmaseda y Zorroza, no trataron de resucitar este proyecto con los mismos objetivos con que fue informado en la década de los treinta del siglo pasado. Esto es,

<sup>47</sup> La inauguración del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica tuvo lugar el 14 de agosto de 1888, llegando a Pedernales el 15 de marzo de 1893, teniendo que esperar los habitantes del Municipio de Bermeo hasta 1956 para ver llegar los trenes.

<sup>48</sup> Esta línea fue inaugurada parcialmente, entre Zaldívar y Málzaga, el 19 de septiembre de 1887. El tramo hasta Vergara era abierto a la explotación el 1 de julio de 1888, llegando el tren a Zumárraga el 26 de agosto de 1889.

<sup>49</sup> La apertura de este ferrocarril también se hizo por secciones. El 3 de agosto de 1893 era inaugurada la sección entre Elgoibar y Deva. Con posterioridad, el 8 de abril de 1895, se producía la apertura de la sección entre Zarauz y San Sebastián, no inaugurándose por completo hasta el 1 de enero de 1901.

<sup>50</sup> Gorbeña, Valentín, 1886, *Proyecto de ferrocarril de Zorroza a Valmaseda. Memoria, año 1886*. Imp. de la Casa de la Misericordia. Bilbao, pág. 9.

conectar Bilbao, su puerto y la Ría con el mercado nacional a través del valle de Mena, Medina de Pomar y La Bureba en la provincia de Burgos. Ahora se trataba de aprovechar las características de un ferrocarril suburbano, dada la proximidad de Bilbao, acarrear los minerales explotados en los criaderos situados cerca de la línea, e intentar que los efectos de la expansión industrial de la margen izquierda de la Ría se prolongaran hacia el Cadagua. Esta línea también fue objeto de sucesivas ampliaciones. Concretamente, la efectuada por el ferrocarril de Santander a Solares, la línea que unía esta localidad cántabra con la vizcaína de Zalla, y la ampliación desde Zorroza hasta Bilbao<sup>51</sup>. A pesar de que todas ellas formaron en su día la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao<sup>52</sup>, disponemos de algunas memorias individualizadas, por lo que podemos analizar para algunos años la trayectoria de la línea entre Bilbao y Balmaseda, que en algunos aspectos sí posee características suburbanas.

Ni que decir tiene que tanto el ferrocarril Central de Vizcaya como el de Santander a Bilbao tienen sus propias estaciones. El primero de ellos la sitúa, después de largas negociaciones con el Ayuntamiento de Bilbao por la extensión y vías auxiliares que debía tener, en el barrio de Achuri, en los alrededores del Casco Viejo. Mientras que el segundo dispondrá de una estación de viajeros próxima a la del ferrocarril de Tudela a Bilbao, construyendo también una segunda para la clasificación y expedición de mercancías, cerca de la plaza de toros. Nos encontramos, de este modo, con una redundancia de instalaciones ferroviarias, ya por sí mismas de grandes dimensiones, que se agregan una porción más de suelo para almacenes de todo tipo, de líneas de acceso a la ciudad, etc. Cada compañía edifica uno o varios emplazamientos situados lo más cerca posible del centro urbano, compitiendo con el Ensanche, levantando barreras arquitectónicas y espacios exclusivos para sus vías e instalaciones, que si en un principio discurrían por los arrabales de la ciudad, el crecimiento de las mismas terminarán por segregar determinados barrios, como es el caso de Recalde.

Paralelamente y al mismo tiempo que se construían las líneas transversales que articulaban las necesidades que en materia de transporte de viajeros y mercancías requería el interior de la provincia, la capital vizcaína se convertía en un auténtico hervidero de diver-

<sup>51</sup> El Ferrocarril de Santander a Solares era inaugurado el 27 de febrero de 1890, mientras que la apertura de la línea entre Zorroza y Valmaseda se producía el 29 de noviembre del mismo año. No obstante, la conexión entre ambos, esto es, la línea entre Zalla y Solares, no fue abierta su explotación hasta el 3 de julio de 1896. Finalmente, el tramo entre Zorroza y Bilbao, y con él, toda la línea entre Santander y la capital vizcaína, era inaugurado el 30 de julio de 1898.

<sup>52</sup> Francisco Hurtado de Saracho, Notario. Constitución de la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao. 7 de julio de 1894.

sos proyectos de ferrocarriles y tranvías. Bilbao era el punto de partida de otras líneas, con una longitud más corta que las anteriores, pero con un objetivo común a todas ellas: enlazar la capital con los municipios situados a ambas orillas de la ría del Nervión, sin olvidarse de aquellos ayuntamientos ubicados en su área más próxima de influencia. Un ejemplo del evidente interés despertado por las comunicaciones lo encontramos en el hecho de que, en la margen derecha, entre Bilbao y Las Arenas, se suscitaron, al mismo tiempo, un proyecto de ferrocarril y dos de tranvías para su explotación, ocurriendo otro tanto en la orilla izquierda. Pero lo mismo sucederá con la cuenca del Ibaizabal, por donde transcurría el ferrocarril Central de Vizcaya desde 1882, no siendo obstáculo para la construcción de un tranvía entre Bilbao y Durango, con ramales a Lemona y Ceanuri; o el Valle de Asua, por el que discurrirán tanto el ferrocarril de Bilbao a Lezama, como el de Luchana a Munguía, explotando un área coincidente. Al mismo tiempo y situándonos en el propio casco bilbaíno, en el año 1875, era presentada la primera proposición para establecer un tranvía urbano que circulara por diversas calles de la ciudad, y cuyo objeto principal era enlazar las estaciones de ferrocarril y los muelles de la capital, esto es, destinado fundamentalmente y en principio al transporte de mercancías.

Pero vayamos por partes. Mientras se estaban dando los primeros pasos tendentes a la construcción del Ensanche de Bilbao, en ese mismo período, comenzaba la planificación de la margen derecha de la Ría como área de atracción de población flotante y esparcimiento estival, a la vez que de segunda residencia. La promulgación de la Ley de Desamortización Civil de 1.º de mayo de 1855, que facultaba al Gobierno para hacerse con los bienes raíces propiedad de los municipios, suponía, en última instancia, la liberalización, privatización y puesta a la venta de numerosos terrenos que hasta entonces habían permanecido como comunales. Tal análisis nos llevaría demasiado lejos, pero para nuestros propósitos sería suficiente señalar cómo distintos personajes bilbaínos adquirieron grandes extensiones de tierra, iniciándose de este modo la transformación radical de este área. Este sería el caso de Máximo Aguirre y Niceto Urquizu, que compraron las marismas y arenales existentes desde La Avanzada (Guecho) hasta Lamiaco (Lejona). Pero también de Martínez de las Rivas, que adquiere terrenos en Punta Galea, o Víctor Chávarri, que lo hace en la zona de Artaza (Guecho). Un paso más lo observamos con la constitución, en el año 1864, de la «Sociedad Viuda de Máximo Aguirre e Hijos», quienes desplazan su interés hacia los terrenos de Las Arenas, donde se privatizan nuevos comunales, además de la venta de parcelas para la edificación de residencias<sup>53</sup>. Ellos mismos fueron los que crearon

<sup>53</sup> Un análisis pormenorizado de las distintas escuelas arquitectónicas representadas en la construcción de residencias en la margen derecha, lo tenemos en Fullaondo, Daniel J., 1968, *Nueva Forma*, n.º 35.



la «Sociedad de Baños de Mar Bilbaínos» cuatro años después. La intencionalidad de todos estos hechos era bien clara. Configurar el municipio de Guecho, comenzando por Las Arenas, Algorta y, más tarde, Neguri, en un área de recreo, de esparcimiento estival, en una auténtica estación de baños para el disfrute de las numerosas familias bilbaínas pertenecientes a las élites urbanas. La construcción de un hipódromo, instalaciones de tiro de pichón, campos de fútbol y polo, incluso un aeródromo en el área deportiva de Lamiaco<sup>54</sup>, hoteles, casas de baños calientes, salones de recreo<sup>55</sup>, etc., presentan un panorama totalmente alejado de lo que está ocurriendo en la orilla opuesta.

El éxito obtenido debió de ser fulgurante, especialmente, en los meses de verano, a tenor de las noticias de que disponemos. «Basta recordar que durante los cinco o seis meses que allí dura la temporada, recorren el trayecto diariamente entre Bilbao y Las Arenas, 79 omnibuses que hay matriculados y cuyos viajes se repiten sin tregua ni descanso. Este número de vehículos queda reducido a 30 en el resto del año y con dificultades pueden desempeñar el servicio que el movimiento mercantil exige»<sup>56</sup>. No es de extrañar, por lo tanto, que fuesen varias las iniciativas y proyectos para establecer un servicio de viajeros y mercancías más regular y con mayor capacidad. En efecto, en el mes de noviembre de 1871, los ingenieros Juan Manuel Morales y Juan González Lavín, presentaban en el Ayuntamiento de Bilbao, en la Diputación de Vizcaya y en el Ministerio de Fomento, una solicitud para la construcción de un «tranvía de sangre» entre Bilbao y Las Arenas<sup>57</sup>. Casi por las mismas fechas, diversas personalidades encabezadas por los hermanos Aguirre, promovían la construcción de un ferrocarril desde Bilbao hasta La Avanzada de Algorta<sup>58</sup>. No acaba aquí el interés. En octubre de 1872, el Ministro de Fomento remitía a la Dirección General de Obras Públicas un proyecto presentado por Martín Mendiola, quien se proponía construir un «tramway» de Bilbao a Olaveaga, Las Arenas y Algorta<sup>59</sup>.

Todos estos proyectos mencionados para la margen derecha, además de sus semejanzas en lo que a los trazados se refiere, tratan

<sup>54</sup> Arpal, J. y Minondo, A., 1974, «El Bilbao de la Industrialización: una ciudad para una élite». Saioak, n.º II, pág. 44.

<sup>55</sup> Beascoechea, J.M.<sup>a</sup> y Ortega Villar, J.L., 1991, *Las Arenas en la tarjeta postal*. Bilbao, pág. 18.

<sup>56</sup> Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Carpeta n.º I.627-19, expediente n.º 1. Tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorta.

<sup>57</sup> La presentación en los distintos organismos obedece a que el tranvía debía discurrir por calles y carreteras pertenecientes a cada uno de ellos. Concretamente, por las calles de La Estufa y La Esperanza del Ayuntamiento de Bilbao; por el camino existente desde el final de la Sendeja a Deusto, perteneciente a la Diputación de Vizcaya; y por el camino de Sirga desde Deusto a Las Arenas, propiedad del Estado.

<sup>58</sup> Peñacerrada, J., 1872, *Bilbao Puerto de Baños. El Ferrocarril de Bilbao a La Avanzada de Algorta*. Imp. Juan E. Delmas, Bilbao.

<sup>59</sup> Diputación Foral de Vizcaya. Sección Obras Públicas, GK-DC-2227. Proyecto de Tramway de Bilbao a Olaveaga, Las Arenas y Algorta.

de explotar los mismos intereses económicos. En primer lugar, articular el tráfico de mercancías que se producía alrededor de los cuatro fondeaderos existentes en la Ría, antes de la construcción del Puerto Exterior del Abra. En definitiva, aprovecharse del intenso movimiento de buques de diversos portes y calados que de todos los puntos se hallaban constantemente surtos en los fondeaderos de Bilbao, Olaveaga, Desierto y Portugalete. Pero, además, existían algunos intereses industriales, como los astilleros ubicados en Deusto y Olaveaga. Y, por último, pero quizá más importante, el aprovechamiento del considerable ensanche que estaba sufriendo la población de Bilbao, extendiéndose por la orilla derecha hasta la zona del Campo de Volatín, donde se estaban construyendo magníficos palacetes y elegantes mansiones. Pero sobre todo, para aprovechar el intenso movimiento de viajeros que se dirigen a Las Arenas, «lindo conjunto de elegantes palacios y magníficas granjas de recreo, desarrolladas prodigiosamente para el lujo y las necesidades de la riqueza bilbaína»<sup>60</sup>.

Resultaba evidente la imposibilidad de dar cabida a los tres proyectos, aunque se consideraban como compatibles la construcción del ferrocarril y una línea de tranvía. Finalmente, la concesión se hacía en favor de Lavin y Morales<sup>61</sup>. El trazado partía de La Sendija, continuando por la carretera de Plencia (propiedad de la Diputación) hasta el punto denominado «la cervecera», para tomar después el camino de Sirga (construido por Amado Lázaro en 1852), pasando por Deusto, Olaveaga y Las Arenas. Finalmente y a petición del propio Ayuntamiento de Guecho, el tranvía se extendía por La Avanzada hasta las Plazuelas de San Ignacio y Santucu<sup>62</sup>, llegando más tarde hasta la Iglesia de San Nicolás, en Algorta<sup>63</sup>. La compañía se constituía con un capital de diez millones de reales<sup>64</sup>, inaugurándose parcialmente<sup>65</sup> el tranvía entre Bilbao y Olaveaga el 9 de noviembre de 1877. Antes de comenzar la explotación, el

<sup>60</sup> Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Carpeta n.º 1.627-19, expediente n.º 1. Tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorta.

<sup>61</sup> La autorización del Ayuntamiento de Bilbao se hacía pública el 5 de enero de 1872, en la que se hacían constar las bases según las cuales debían instalarse las vías en las calles del municipio. El Real Decreto del Ministerio de Fomento tiene fecha de 18 de octubre del mismo año, en la que aparecen el pliego de condiciones generales con arreglo al Decreto Ley de 14 de noviembre de 1868. La autorización de la Diputación de Vizcaya es más tardía, tiene fecha de 25 de mayo de 1875, dado que las negociaciones para el paso del tranvía por la carretera de su propiedad fueron más complejas. Ver, Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Obras Públicas, GK-DC-2290.

<sup>62</sup> Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Carpeta n.º 1.627-19, expediente n.º 2. El interés demostrado por el Ayuntamiento de Guecho queda patente si tenemos en cuenta que se comprometía a realizar las expropiaciones necesarias, las explanaciones y obras de fábrica, mientras que la Compañía del Tranvía realizaría la construcción del resto del camino.

<sup>63</sup> Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Carpeta n.º 1.627-19, expediente n.º 4. La aprobación puede verse en el Boletín Oficial de la Provincia de Vizcaya, del 24-3-1891, n.º 218, folio 870.

<sup>64</sup> Gaceta de los Caminos de Hierro, año XXV, n.º 30, 25-VI-1880. (Pág. 479).

<sup>65</sup> Gaceta de los Caminos de Hierro, año XXI, n.º 14, 12-X-1878. (Pág. 278).

tranvía de Bilbao a Algorta era traspasado a diversas personalidades que poseían importantes intereses inmobiliarios en la zona <sup>66</sup>. Se trata de los hermanos Amann (Juan I. y Emilio), Juan de Aburto y Azaola y Eusebio García Lejarra.

Sin embargo, no será el único medio de transporte de viajeros y mercancías que transcurrirá por la margen derecha. Efectivamente, en 1884 volvía a tomar cuerpo el proyecto de construir un ferrocarril de vía estrecha, ahora únicamente hasta Las Arenas, después de salvar las numerosas dificultades que impidieron su construcción con anterioridad <sup>67</sup>.

Las excelentes condiciones naturales de la playa de Las Arenas, junto con las ventajas obtenidas en la adquisición de numerosos terrenos del municipio de Guecho calificados como comunales, exentos de interés económico al estar situados en un amplio arenal, y por otra parte, escasamente poblados, fueron factores esenciales que hicieron de la margen derecha el lugar idóneo para su planificación como área de esparcimiento. El ferrocarril constituía un instrumento adecuado para revalorizar estas propiedades, además de posibilitar una comunicación rápida y cómoda para la población flotante que se dirigía a los establecimientos de baños. Sin embargo y como hemos visto más arriba, desde 1877 estaba en explotación, con gran éxito de viajeros <sup>68</sup>, el tranvía de sangre entre Bilbao y Las Arenas, ampliado en 1881 hasta Algorta. Cabe preguntarse las razones por las cuales no se mejoraron las condiciones del tranvía o por qué no se acometió su electrificación hasta 1897, antes que construir un ferrocarril paralelo que necesariamente duplicaba las inversiones. Un tranvía que, por otra parte, además de partir desde el Arenal de Bilbao (el ferrocarril lo haría, en principio, desde San Agustín), realizaba servicios cada cuarto de hora, amén de contar con numerosos cambios de vía y apartaderos que le per-

<sup>66</sup> Alvargonzález, Ramón, 1985, «Tranvías y espacio urbano en Gijón. (1889-1963)». Eria. El autor constata para la ciudad de Gijón la conexión entre los negocios inmobiliarios y el transporte en la ciudad, toda vez que el capital fijo necesario para los tendidos viarios era de tal magnitud, que sería difícil recuperarlo a corto plazo únicamente mediante la explotación de las distintas líneas. Pág. 131, 140 y otras.

<sup>67</sup> El primer proyecto promovido por los hermanos Aguirre en 1871 fue recibido con cierta frialdad por buena parte de los ahorradores bilbaínos. No son ajenos a este inicial rechazo, los malos resultados cosechados por los ferrocarriles en España y, más concretamente, por la línea de Tudela a Bilbao, que acaparó numerosos ahorros y que terminó suspendiendo pagos y arruinando a no pocas familias bilbaínas. El resto lo hizo el comienzo de la II Guerra Carlista, con la consiguiente paralización de las actividades económicas.

<sup>68</sup> En la Memoria enviada por la Compañía del Tranvía de Bilbao a Algorta en 1881 al Ministerio de Fomento, en solicitud de permiso para levantar una segunda vía, aseguraban que su necesidad «lo demuestran las enormes dificultades que la Compañía tiene que vencer para transportar en las actuales condiciones más de un millón de viajeros y dos mil toneladas de mercancías, como ha sucedido en el presente año». Ver, Archivo de la Administración del Estado. Proyecto de segunda vía entre Bilbao y Las Arenas, con ramales a los muelles de la Salve, Deusto y Elorrieta. Año 1881. Caja n.º 27316.

mitían realizar cruces cada siete minutos y tener tarifas de seis céntimos por kilómetro en primera clase. Las razones son varias y entre ellas, el hecho de que la compañía del tranvía no estaba en manos de la familia Aguirre<sup>69</sup>. Además el tranvía realizaba todo el trayecto entre Bilbao y Las Arenas en 65 minutos «tanto tiempo invertido en tan reducido recorrido (13 Km.) es poco aceptable, ni con las necesidades de una zona comercial, ni con las exigencias de un camino de recreo y de lujo»<sup>70</sup>. Aquí es donde reside la razón principal. Los impulsores del ferrocarril quieren un instrumento que satisfaga los gustos exquisitos de los viajeros que se dirigen a un área eminentemente residencial y de recreo, sin olvidar la captación de mercancías del comercio generado. Estas condiciones de rapidez, comodidad y lujo para los viajeros, junto con una mayor capacidad de absorción de mercancías, difícilmente podían hacerse con un tranvía que, por el momento, era de tracción animal. El ferrocarril de Bilbao a Las Arenas era inaugurado por la familia real el 1 de julio de 1887, transportando durante ese semestre 287.803 viajeros, cifra que se incrementaría notablemente, aunque tuvo que competir rudamente con el tranvía, como tendremos ocasión de ver, dado que ambos medios explotaban la misma área.

El comienzo de las obras del Puerto Exterior del Abra en 1889, construcción que incluye el rompeolas, muelles de Santurce y contramuelle en la Punta de Begoña, provocaron indirectamente la desaparición de la playa de Las Arenas como lugar de baños. En la práctica, esto supuso que la atención urbanizadora se desplazara hacia la playa de Ereaga, La Avanzada y Neguri. El componente especulativo de la compra de terrenos procedentes de la última desamortización de comunales llevada a cabo en 1894, es evidente. La mayor parte de estos terrenos fueron comprados por José Amann, Enrique Aresti y Valentín Gorbeña, quienes constituyen en 1903 la «Sociedad de Terrenos de Neguri». Recordar al efecto que la familia Amann estaba estrechamente relacionada con la compañía del tranvía de Bilbao a Algorta, mientras que Aresti y Gorbeña estaban ligados al ferrocarril de Santander a Bilbao, Compañía que adquiría en 1900 las líneas de Bilbao a Las Arenas y Las Arenas a Plencia<sup>71</sup>.

<sup>69</sup> De las 2.000 acciones emitidas por la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas, la familia Aguirre disponía de 650, esto es, el 32,5 por ciento del capital social. Además recibieron una serie de «compensaciones» cuando estos transfirieron la concesión. Concretamente, 28.000 pesetas en conceptos de estudios previos, junto con el depósito de otras 45.000. Además la Compañía constituida se obligaba a entregar a los antiguos concesionarios, el 20 por ciento de las utilidades que anualmente resultasen, una vez deducido de los productos líquidos la cantidad destinada al fondo de reserva hasta completar el 10 por ciento del capital social, y un 6 por ciento para los accionistas. Ver, Urribarri, Félix, 1884, *Escritura de constitución, estatutos y acta notarial de la Compañía del Ferrocarril Económico de Bilbao a Las Arenas*. Imp. de la Revista Mercantil, Bilbao.

<sup>70</sup> Ibarreta, Adolfo, 1882, *Memoria del Ferrocarril Económico de Bilbao a Las Arenas*. Bilbao, pág. 7.

<sup>71</sup> El proyecto para construir una línea de las Arenas a Plencia era presentado en 1888. El ferrocarril era planteado como una continuación de la Línea de Bilbao a

Consignábamos al comienzo de este capítulo, cómo el desarrollo económico de Bilbao no se circunscribía únicamente al círculo urbano de su población, sino que más bien, adquiriría su verdadero significado y potencialidad en toda la zona que se extiende entre la capital y la desembocadura de la Ría, por ambas márgenes, pero principalmente en la izquierda. Cuando se plantea la posibilidad de construir un tranvía por las localidades principales de la margen izquierda, al mismo tiempo que se está planificando el ferrocarril de Bilbao a Portugalete, existe ya un tren minero en explotación, tres en construcción y otros dos en proyecto<sup>72</sup>. Añadir a estos intereses mineros, la fábrica del Carmen y la de San Francisco de Mudela, para completar el panorama industrial inicial.

En efecto, en 1875, José Zardain, vecino de Sestao, solicitaba de la Diputación de Vizcaya que se le considerase como el primero en la explotación de un proyecto para la construcción de un tranvía de tracción animal, que partiendo de la Iglesia de San Nicolás, en Bilbao, y pasando por Portugalete, terminara en Santurce<sup>73</sup>. El proyecto llama la atención sobre la «enormidad» del tráfico que había de generarse en la zona y, más concretamente, del gran número de viajeros que utilizarían el tranvía entre los puntos extremos, amén de la necesidad de poner en comunicación los distintos centros de trabajo que ya operaban en la margen izquierda. El trazado arrancaba de la Plaza del Arenal, para recorrer el Boulevard, pasar por el puente de Isabel II y, por la calle de la Estación, entrar «en la gran calle proyectada de la nueva población»<sup>74</sup> para recorrerla en toda su extensión hasta San Mamés. En este punto tomaría la carretera a Santurce (propiedad de la Diputación de Vizcaya), que no abandonaría hasta el final del trayecto<sup>75</sup>.

---

Las Arenas, «para llegar a Algorta, muy frecuentada en los meses de verano gracias al buen nombre que como estación de baños tiene ya adquirido (...) No creemos exagerado clasificar a Algorta y Plencia como poblaciones ricas, especialmente la primera, y a ambas además como de un porvenir y engrandecimiento notables dentro de un plazo relativamente breve». Ver, Arambarria, J.M, 1888, *Proyecto de ferrocarril de vía estrecha de Las Arenas a Plencia. Memoria que acompaña al proyecto entregado en el Ministerio de Fomento al solicitar la concesión del expresado ferrocarril*. Imp. Vda. de Delmas. Bilbao.

<sup>72</sup> Algunos de los ferrocarriles mineros y sus arrastres durante el año 1887, fueron los siguientes. Ferrocarril de Triano, construido y explotado por la Diputación de Vizcaya. Durante el año 1887 habría transportado un total de 1.734.306 Tn. Ferrocarril de la Orconera, en explotación desde 1877, habiendo movilizado 1.056.261 Tn. Bilbao River Cantabrian Railway Co., en funcionamiento desde 1876, arrastrando en el año señalado un total de 898.523 Tn. El ferrocarril de la Franco Belga, en explotación desde 1880, y con una producción de 541.902 Tn. Ferrocarril de Luchana Mining, con un movimiento de minerales de 120.741 Tn.

<sup>73</sup> Boletín Oficial de la Provincia de Vizcaya, n.º 44, folio 173, con fecha 9 de octubre de 1875. La petición se hacía de acuerdo al Decreto Ley de 14 de noviembre de 1868.

<sup>74</sup> Se refiere a La Gran Vía Don Diego López de Haro. No obstante, y dado que se habría retrasado el momento de su apertura, el tranvía transcurriría por la Calle de Hurtado de Amézaga hasta Vista Alegre.

<sup>75</sup> Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Archivo Administrativo. Carpeta n.º 1.628-20, expediente n.º 3 B. Tranvía de Bilbao a Santurce.

A pesar del ímpetu con que se habían iniciado los trámites para la concesión del tranvía, lo cierto es que a principios del año 1881 aún no habían dado comienzo las obras. El retraso venía motivado, entre otras causas, porque aún no se había dilucidado la construcción de un puente metálico sobre el río Galindo, en Baracaldo. No faltaron otras causas, más significativas quizá, como las reclamaciones interpuestas por la compañía del tranvía de Bilbao a Las Arenas, «con el injustificado y poco caritativo fin de entorpecer y dilatar la ejecución del (tranvía) de Bilbao a Santurce»<sup>76</sup>. Es evidente y está constatado, el notable incremento del vecindario en estos ayuntamientos de la margen izquierda, así como el desarrollo de nuevas instalaciones industriales y mineras, a medida que transcurría el tiempo. Y sin embargo, todas aquellas personas que tuvieran la intención de dirigirse desde Bilbao a esta zona, de no hacerlo a pie, debían tomar el tranvía de la margen derecha, para atravesar la Ría tanto a la ida como a la vuelta. En estas condiciones, se comprende el interés de la compañía del tranvía de Las Arenas<sup>77</sup> por dificultar al máximo la construcción de un tranvía por la orilla opuesta. No obstante, el tranvía de Bilbao a Santurce era inaugurado el 22 de abril de 1882, pero únicamente desde la capital vizcaína hasta el Desierto (Baracaldo). La explotación completa hasta Santurce se realizaría al mes siguiente. Previamente, Zardain había cedido la concesión en favor de Gaspar Leguina y Laureano Gómez Santa María, que a su vez la traspasaba en venta a José Félix Vitoria y Víctor Maruri y Palme. La Compañía se constituía con un capital social de 2,5 millones de pesetas, dividido en 5.000 acciones de 2.000 reales cada una<sup>78</sup>. El movimiento de viajeros y tráfico de mercancías será notable, como tendremos ocasión de comprobar, a pesar de la construcción poco tiempo después del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete.

En efecto, muchas cosas habían cambiado desde que en 1858 era solicitada por primera vez, y por la «Sociedad Constructora de Ferrocarriles Económicos de España», la concesión para construir y explotar una vía desde Bilbao por Abando a Portugalete<sup>79</sup>. Los cambios radicales que se suceden en el último cuarto del siglo XIX en el País Vasco, en general, y, en Vizcaya, en particular, daban un

<sup>76</sup> Quien así se expresaba eran los Alcaldes de los Ayuntamientos afectados, como el de San Salvador del Valle, Portugalete, Sestao, Santurce y otros de las Encartaciones (Balmaseda, Carranza, Güeñes, Zalla, etc.). Ver, Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Sección Administrativa. Carpeta n.º 1.628-20, expediente n.º 4.

<sup>77</sup> La Compañía del Tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorta había solicitado la nulidad de la concesión del Tranvía de Santurce, alegando para ello «variar grave y esencialmente el proyecto primitivo, alterando su trazado y empleando otra fuerza distinta de la fuerza animal». Es cierto que el Tranvía de Santurce planeaba el empleo de «máquinas», ateniéndose a las recomendaciones de la propia Diputación, que facultaba la introducción de cuantas mejoras se fuesen conociendo en el establecimiento y explotación de los tranvías. No obstante, habrá que esperar hasta 1896 para ver electrificada la línea.

<sup>78</sup> Gaceta de los Caminos de Hierro, n.º 16, año XXVIII, 22 de abril de 1883.

<sup>79</sup> Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Sección Administrativa. Carpeta n.º 1.620-11, expediente n.º 1.

nuevo significado social y económico a esta línea férrea. La margen izquierda de la Ría comenzaba a sufrir una transformación extraordinaria, pasando de un paisaje netamente rural a otro urbano, donde el desarrollo minero e industrial acelerado y los cambios demográficos consiguientes, modelaban una sociedad bien distinta a la hasta entonces existente. Las condiciones naturales del área por donde transcurre esta línea de apenas 12 kilómetros, junto con las transformaciones económicas y sociales a que da lugar, no pueden calificarse más que de excepcionales. La desaparición de todas las trabas forales que impedían la explotación de los ricos y abundantes cotos mineros de la zona, junto con la utilización de los nuevos métodos para la elaboración de aceros de gran calidad, son los dos grandes hitos económicos de la historia contemporánea vasca. Es evidente que los nuevos intereses económicos, junto con el cambio de hábitos y mentalidades propios ya de las sociedades de masas, requerían un sistema de comunicaciones distinto al inicialmente previsto.

Estas ideas fueron las que recogió Federico de Solaegui, quien solicita, en 1871, la concesión de un ferrocarril desde el muelle de Ripa a Portugalete<sup>80</sup>. La paralización forzosa que sufrieron todas las actividades a tenor del conflicto bélico carlista, así como el hecho de que la línea fuese solicitada por otra persona<sup>81</sup>, lo cual da muestra nuevamente del renovado interés por los negocios vinculados al transporte, repercutieron en un considerable retraso en la puesta en marcha de este proyecto. Solaegui obtenía la concesión por Real Orden de 15 de junio de 1881, aunque la cedía casi de inmediato a la Compañía Anónima del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete<sup>82</sup>. La explotación del ferrocarril se iniciaba, parcialmente, hasta Baracaldo el 19 de marzo de 1888, siendo inaugurado en su totalidad el 24 de septiembre del mismo año<sup>83</sup>. En ese primer año de explotación no completa, la línea movilizaba a un total de 686.836 viajeros y 73.678 toneladas, lo cual nos proporciona una primera aproximación de la potencialidad de este ferrocarril con características netamente metropolitanas.

Pero no solamente fue en los pueblos situados a ambas márgenes de la Ría y los de las cuencas que vertían a ésta, donde se impulsaron diversos sistemas de transporte para responder a los intereses económicos y sociales que allí tenían lugar. La propia capital

<sup>80</sup> Boletín Oficial de la Provincia de Vizcaya. Año 1871. Suplemento al n.º 36. (Pág. 146).

<sup>81</sup> Nos estamos refiriendo a Manuel Allende. Ibidem, año 1871. Boletín n.º 56. (Pág. 229-30).

<sup>82</sup> Félix de Urríbarri (notario). Archivo Histórico Provincial de Vizcaya. Protocolo n.º 1.086. Folios 527-531.

<sup>83</sup> Aprovechando la presencia de la Reina Regente en Bilbao, el primer viaje de la totalidad de la línea se realizaba el 17 de septiembre de 1888. Unos días más tarde, el 24, se procedía a la inauguración oficial con la presencia del entonces Ministro de Fomento, José de Canalejas, acompañado del Director de Obras Públicas, Diego Arias de Miranda.



vizcaína, coincidiendo con el inicio de los planes de Ensanche, era objeto de numerosos proyectos para la construcción de varias líneas de tranvías que aseguraran la conexión entre los fondeaderos y muelles de Bilbao, con las estaciones de ferrocarril construidas. En efecto, en enero de 1875, Miguel de Atristain y Jane presentaba una solicitud al Ayuntamiento de Bilbao para que le concediese la explotación de un tranvía (de tracción animal) que transcurriera por diversas calles del casco urbano. La petición de Atristain era debidamente atendida, obteniendo la aprobación del Ayuntamiento y del Ministerio de Fomento, reflejada en la Real Orden de 19 de diciembre de 1876. En ella se especificaba con claridad que la autorización se circunscribía «en lo que se refiere a la zona marítima o de los muelles de la Ría»<sup>84</sup>. La especificación del legislador muestra claramente cuál era el objetivo de este tranvía, que no era otro que prestar la cobertura necesaria al transporte de mercancías entre los muelles de la margen derecha, los almacenes dedicados a la intermediación comercial y la estación del Ferrocarril de Tudela a Bilbao, situada en la orilla izquierda.

Atristain no era el único que pretendía establecer líneas de tranvía para aprovechar el intenso movimiento portuario y comercial de la Villa. En efecto, en 1880, Francisco Nicasio de Igartua, impulsor y presidente del Consejo de Administración del Ferrocarril Central de Vizcaya, presentaba una solicitud de concesión<sup>85</sup> de un tranvía para el servicio de los muelles de la ría de Bilbao. En realidad, aún faltaban dos años para que esta línea de treinta kilómetros, que transcurriría entre Bilbao y Durango, comenzara su explotación. Igartua había deseado establecer, desde un principio, la estación de este ferrocarril en un lugar más céntrico, pero la estrechez de las calles y el «amontonamiento» de las casas no hacía posible acercarlo a los numerosos almacenes situados a lo largo de la Ría y muelles del Arenal, donde aún entonces atracaban los buques. Para paliar en lo posible estas dificultades y la distancia entre Achuri (donde se ubicará finalmente la estación del Ferrocarril Central) y el Arenal, separados apenas por kilómetro y medio, Igartua proponía el establecimiento de un tranvía a vapor, para unir aquella con los almacenes y muelles. Un año después, Igartua modificaba su proyecto inicial. Si, en un principio, el tranvía arrancaba de Achuri y llegaba hasta la Sendija, ahora pretendía llevarlo hasta La Salve, donde, al parecer, la Junta de Obras del Puerto estudiaba construir nuevos muelles y embarcaderos.

Pero también la compañía del tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorita, en explotación desde 1876, pretendía abrir diversos ramales

<sup>84</sup> Cava Mesa, Begoña, 1990, *Historia del tranvía urbano en la villa de Bilbao (1884-1945)*. Bilbao, pág. 25. La cita está tomada de la Colección Legislativa de España. Fomento, 19-12-1876. Tomo CXVII, pág. 828. Madrid.

<sup>85</sup> Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Sección de Obras Públicas. GK-DC-1694. Proyecto de tranvía para el servicio de muelles de la Ría de Bilbao.



en la capital<sup>86</sup>. En efecto, en 1880 presentaban a la Diputación de Vizcaya cuatro proyectos de ampliación. El primero era una prolongación de su línea actual, desde la Plaza de San Nicolás, por la Ribera, hasta la estación de Achuri. La segunda línea era presentada como una bifurcación de la anterior en el Boulevard del Arenal, para continuar por el Puente de Isabel II hasta los muelles de la estación del ferrocarril de Tudela a Bilbao, prolongándose después hasta la antigua Plaza de Toros, ambos lugares situados en el Ensanche. La tercera era un pequeño trayecto de apenas un centenar de metros, que median entre el Boulevard y el edificio de la Aduana, situada en la Plaza de San Nicolás. No es necesario insistir en que los tres proyectos mencionados hasta ahora, se dirigen a estaciones de ferrocarril y almacén de aduanas, punto éste de obligado paso en el que tenían que hacer escala la mayor parte de mercancías que procedían de la vía marítima. Hasta entonces este transporte entre los muelles, estaciones y almacenes era realizado por el antiguo sistema de narrias o mediante carros de pequeña capacidad. El cuarto proyecto «que forma el completo de nuestro sistema de circulación urbana», partía desde la estación del ferrocarril de Bilbao a Las Arenas (situada en la Sendeya) para recorrer el muelle del Arenal y terminar en la Ribera, empalmando con la vía que se dirigía a la estación de Achuri. Nuevamente era el transporte de mercancías el que empujaba este proyecto, al recibir éstas «a bordo» para acarrearlas a la aduana o a los otros puntos señalados.

Resultaba evidente, y así lo manifestaba la Comisión Provincial de Caminos de la Diputación de Vizcaya<sup>87</sup>, la imposibilidad de realizar las iniciativas presentadas por Igartua y la compañía del tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorta, dada la coincidencia y estrechez de las calles por donde habían de instalarse, «máxime teniendo en cuenta que el tranvía urbano ya (estaba) construido y en explotación en parte del trecho que ambos proyectos solicitan». Esto es, para 1880 ya funcionaba el tranvía entre las estaciones de Achuri y del Norte<sup>88</sup>, recorriendo entre ambas los muelles de la orilla derecha y algunas calles del casco. Sin duda, este fue el principal activo que presentaría Atristain para que el Ayuntamiento denegara las peticiones señaladas, además de constituir el punto de partida de la extensión de las vías del tranvía urbano de Bilbao.

En efecto, en abril de 1882 Atristain habría solicitado autorización para establecer una vía del tranvía urbano hasta los muelles de la estación de Abando, perteneciente ya a la Compañía de Ferrocarriles

<sup>86</sup> Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Sección de Obras Públicas. GK-DC-2227. Proyecto de la red de tranvías urbanos de Bilbao. Ampliación del Tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorta.

<sup>87</sup> Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Sección Administrativa. Carpeta 1.626-18. Tranvía Urbano de Bilbao.

<sup>88</sup> La línea de Tudela a Bilbao era absorbida por la Compañía de los Ferrocarriles del Norte en 1878.

riles del Norte, en su línea de Tudela a Bilbao. Pero no será la única. No muestra interés por las calles de la población de la margen derecha que presentaban un reducido número de almacenes y, que por lo tanto, darían reducido movimiento a su tranvía, para así establecerse por otras como la del Perro, Lotería, Matadero, Ribera, Plaza de Mercado y Achuri hasta la fábrica de curtidos del Sr. Smith. Mientras que por la margen izquierda, establece líneas por las calles de La Sierra (hoy buenos Aires), calle Ibáñez de Bilbao y Barroeta Aldamar, prolongándose también por la calle de la Estación hasta los almacenes de pequeña velocidad del Ferrocarril del Norte y por la calle de Bailén hasta los almacenes de petróleo de la citada estación. Con posterioridad, marzo de 1884, Atristain solicitaba nuevas ampliaciones de su tranvía. Concretamente, en la margen izquierda, establece dos ramales a partir de la estación de Abando: uno por La Plazuela de Hurtado de Amézaga y «un trozo de la carretera de Portugaleta»; el segundo por la calle San Francisco hasta la Plaza de los tres Pilares (en Bilbao La Vieja). También pretende establecerse en la zona del Ensanche, por la calle de Uribitarte y muelles del mismo nombre. Mientras tanto, completa la red en la margen derecha, estableciéndose por la calle de Ascao, Plazuela del Instituto e Iturribide. Otra línea que parte de la Sendeja, para continuar por la calle del Cristo y llegar a la de Recalde. Y un último ramal, que uniría la calle Jardines con Santa María<sup>89</sup>. Todas estas líneas responden al transporte exclusivo de mercancías, esto es, a la conexión de las estaciones existentes, los almacenes que aún proliferan en las calles de la margen derecha, aduana, alhóndiga, fábrica de tabacos y de gas de Bilbao. Todavía habrá que esperar hasta el año 1887, para que se instalen en Bilbao las primeras líneas de tranvía para el uso preferente de los viajeros, cosa que ya sucedía para los tranvías de Bilbao a Santurce y de Bilbao a Las Arenas y Algorta.

No obstante, para estas fechas, el tranvía urbano había cambiado de concesionario. En efecto, Atristain, ante la extensión de la red de vías urbanas (más de siete kilómetros) habría llevado a cabo diversas negociaciones para vender su concesión a diversas personalidades bilbaínas, cuestión que se hacía efectiva en abril de 1884, constituyéndose la compañía del tranvía urbano de Bilbao. No será ésta la única y última vicisitud por la que atravesaría esta sociedad en lo que a su titularidad se refiere, toda vez que en marzo del año 1900 era traspasada en favor de la compañía del tranvía de Bilbao a Durango y Arratia<sup>90</sup>.

En efecto, la compañía del tranvía de Bilbao a Durango y Arratia fue otro de los proyectos de transporte que se suscitaron en los

<sup>89</sup> Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Sección de Obras Públicas, GK-DC-2227.

<sup>90</sup> Sobre la creación de la Compañía del Tranvía Urbano de Bilbao y sus cambios de titularidad, resulta especialmente útil el libro de la profesora Cava Mesa, Begoña. *Historia del Tranvía Urbano de Bilbao (1884-1954)*. Op. Cit., págs. 35-49; 69-91; 155-179.

albores del cambio de siglo, al calor de los acontecimientos económicos y sociales que estaban teniendo lugar en la sociedad vizcaína. La concesión era otorgada en favor de Angel Iturralde, por Real Orden de 8 de noviembre de 1898, para construir un «tranvía de vapor»<sup>91</sup> que, partiendo de la Plaza de Arriaga (frente al Teatro), en Bilbao, terminara en Durango, con un ramal de Lemona a Ceanuri. No pareció ser un obstáculo serio el hecho de que, desde 1882, se explotara y con enorme éxito en sus resultados económicos, el ferrocarril Central de Vizcaya de Bilbao a Durango. Iturralde confiaba en que el tranvía prestaría mejor servicio a la población rural y aún a la de la capital y pueblos cercanos como Dos Caminos, Basauri, Echévarri, etc., «puesto que pasa por las puertas de sus casas, las salidas serían más frecuentes y las paradas o estaciones mucho más numerosas». En realidad el tranvía de Bilbao a Durango y Arratia no llegó a explotarse con tracción a vapor, toda vez que en febrero del año 1900 se autorizaba el cambio a tracción eléctrica<sup>92</sup>, además de un buen número de variaciones en su trazado original, cambios que a la postre hacían variar por completo sus condiciones.

Precisamente, una de las primeras actividades realizadas por la compañía del tranvía de Arratia era solicitar el cambio de tracción animal a eléctrica para las líneas del tranvía urbano de Bilbao, no sin la fuerte oposición del Ayuntamiento y de la Compañía Vizcaína de Electricidad<sup>93</sup>.

La transformación y aumento de líneas del tranvía urbano de Bilbao fue notable desde la constitución de la compañía, siendo un fiel reflejo de las dimensiones que estaba adquiriendo el propio Ensanche y Casco Viejo bilbaino. Prueba de ello es que, para el año 1904, la longitud total de las vías alcanzaba los 12,5 kilómetros, contando ya con tres líneas para el movimiento de viajeros y doce para el transporte de mercancías<sup>94</sup>. Hay que señalar, no obstante,

<sup>91</sup> Ver Archivo General de la Administración del Estado. (Alcalá de Henares). Sección de Obras Públicas. Caja n.º 28242. Proyecto de Tranvía de Vapor de Bilbao a Durango y un ramal de Lemona a Ceanuri. La memoria está firmada en enero de 1896, por Angel Iturralde y el ingeniero Manuel Sacristán. También en Imp. E. de Cardenal. Bilbao, 1989.

<sup>92</sup> Ver Real Orden de 22 de febrero de 1900.

<sup>93</sup> La Compañía Vizcaína de Electricidad explotaba, conjuntamente, los Tranvías de Bilbao a Santurce y Bilbao a Las Arenas y Algorta, electrificados desde 1896. Más adelante analizaremos las circunstancias de esta fusión.

<sup>94</sup> Las líneas de viajeros eran las siguientes: 1. Línea del Ensanche, que comprende las calles de S. Antonio, Plza. de Santos Juanes, Plza. Vieja, Ribera, Arenal, Plza. de Arriaga, Puente del Arenal, Calle de la Estación, Plza. Circular, Gran Vía, Astarloa y Mercado del Ensanche, para volver por la Calle de Bidebarrieta, Lotería, Banco de España, Portal de Zamudio y Ronda. 2. Línea del hipódromo, que comprende las calles de Hurtado de Amézaga y Fernández del Campo, en la ida, para volver por las del Arenal, Plza. de S. Nicolás, Ascao, Plza. del Instituto, Cruz, Portal de Zamudio y Artecalle, hasta empalmar en la Plza. Vieja con la anterior línea. 3. Línea de Tivoli, que recorre las Calles de La Esperanza, Sendeja, Ayuntamiento, Campo Volantín hasta el Matadero. Las líneas dedicadas al transporte de mercancías son



sidían algunas de las reclamaciones<sup>96</sup> de la Compañía Vizcaína de Electricidad, denunciando la ilegalidad en la que habrían incurrido varias líneas del Urbano al no ajustarse sus concesiones a las disposiciones vigentes entonces. No obstante, es evidente que las denuncias hay que leerlas en clave de los perjuicios que podían ocasionar a la Vizcaína de Electricidad, la extensión que estaba tomando el propio tranvía urbano. El Ayuntamiento de Bilbao, por su parte, pedía que la electrificación se hiciera mediante cables subterráneos, denunciando también el hecho de que el cambio de tracción impediría, en algunas calles, el libre tránsito de los carros, y en otras, incluso, el de las personas por el ancho de los vehículos y la estrechez de las mismas.

Las denuncias no llegarán a término. Para estas fechas era de conocimiento público<sup>97</sup> que una compañía, la Sociedad Générale Belge d'Entreprises Électriques, negociaba para conseguir el contrato de arriendo del tranvía urbano de Bilbao, estando interesada también en hacerse con las concesiones de la Compañía Vizcaína de Electricidad, que explotaba los tranvías de Bilbao a Santurce<sup>98</sup> y de Bilbao a Las Arenas y Algorta<sup>99</sup>. Para ello se constituía, en julio de

---

Ferrocarriles servidos por tracción animal de 16 de julio de 1864, la de Bases para la legislación de Obras Públicas de 23 de noviembre de 1868, la Ley de Ferrocarriles de 1877, con su correspondiente reglamento de 24 de mayo de 1878. En cualquier caso, es de competencia de los municipios la concesión de tranvías urbanos y de los que ocupen vías municipales, pero ha de ser mediante la aprobación del proyecto por parte del Ministerio de la Gobernación. Además, todo tranvía en que el motor sea distinto al de sangre, era el Ministerio de Fomento quien tenía que aprobarlos, así como los expedientes de cambio de tracción.

<sup>96</sup> Otras hacen referencia a los cruces de vías entre ambas compañías, junto con la colocación de cables y postes para la electrificación del Tranvía Urbano de Bilbao.

<sup>97</sup> Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Sección de Obras Públicas. GK-DC-2226-04 «Para nadie es un secreto hoy en día que, adquirido por una compañía belga el tranvía urbano, han sido también adquiridos los tranvías pertenecientes a la Compañía Vizcaína de Electricidad, por lo menos en sus dos terceras partes de sus acciones...».

<sup>98</sup> La Compañía del Tranvía de Bilbao a Santurce había solicitado del Ministerio de Fomento el cambio de tracción animal por la eléctrica, obteniendo la aprobación por R.O. de 29 abril de 1889. También obtenía de los ayuntamientos afectados y de la Diputación de Vizcaya, los permisos para establecer los postes y cables pertinentes por las calles y carreteras pertenecientes a estas instituciones. Hay que recordar que el Tranvía de Bilbao a Santurce fue el primero de este género, en longitud y dificultades topográficas, que se electrificó en España. La totalidad de las obras no estuvieron terminadas hasta enero de 1896. Para entonces, la línea ya estaba en manos de la Sociedad Colectiva José I. Amann y Compañía, que también explotaba el Tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorta. El Tranvía eléctrico entre Bilbao y Santurce era inaugura el 27 de marzo de 1896, efectuando salidas cada 10 minutos, y con un tiempo de recorrido entre ambos extremos de 65 minutos aproximadamente. Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Sección Administrativa. Carpeta n.º 1.628-20, expediente n.º 17.

<sup>99</sup> La petición para el cambio de tracción del Tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorta era solicitada por José Amann, Director Gerente de la Sociedad Colectiva José I. Amann y Compañía, siendo aprobada por el Ministerio de Fomento por R.O. de 19 de diciembre de 1895. La inauguración con tracción eléctrica entre Bilbao y Las Arenas se producía el 9 de noviembre de 1896, siendo de tracción animal hasta Algorta. La electrificación de toda la línea se producía, finalmente, el 9 de marzo

1906, la Sociedad Tramways et Électricité de Bilbao, haciéndose cargo de la explotación de todas las líneas de tranvía que partían de la capital vizcaína, a excepción del Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia.

En la tabla 5.3 podemos apreciar las concesiones de las distintas líneas, ya electrificadas y explotadas por la Compañía Tramways et Électricité de Bilbao <sup>100</sup>, así como las fechas de inauguración y reversión al Ayuntamiento, con un desarrollo total de 14.648 metros (únicamente contabilizamos las líneas urbanas de Bilbao). El desarrollo que la urbanización y edificación iba alcanzando en el Ensanche con el cambio de siglo, tiene su reflejo en la complejidad de las líneas de tranvía que se establecen sobre sus calles (ver Plano 2. del Ensanche y las líneas de tranvía electrificadas a partir de 1906). La tendencia del tranvía fue hacer las redes de sus vías lo más extensas posibles, con recorridos que constituyeran circuitos cerrados, para que las combinaciones fueran también lo más numerosas posibles. Con ello se conseguía una utilización racional de los recursos, la mejora del tráfico y su explotación, amén de una sensible reducción en los tiempos de espera. Ni que decir tiene que la red fue mejorando sensiblemente con el paso del tiempo, mediante la construcción de vías dobles allí donde las necesidades lo requerían y la extensión de la calle lo hacían posible, así como numerosos apartaderos y cambios de vías, con objeto de mejorar la velocidad comercial. Es evidente que cuanto mayor fuera la longitud de los apartaderos y menos determinados los puntos de encuentro de los tranvías que circulaban en sentido contrario, las paradas resultarían más cortas y menos frecuentes, resultando un servicio más regular.

El cuadro combina las líneas de mercancías con las de viajeros, aún cuando la tendencia fue a que la mayoría se explotara en este último sentido, para lo cual habilitaron también carretones para el arrastre de mercancías. El movimiento de viajeros fue notable, como tendremos ocasión de ver, quedando comunicadas las dos partes de la ciudad. El Casco Viejo, donde todavía y por mucho

---

del año siguiente. Las salidas entre los extremos de la línea se hacían cada 20 minutos, desde la 5 de la mañana a las 10 de la noche. No obstante, los tramos intermedios como Olaveaga, Desierto, etc, se hacían con salidas cada 10 minutos. Por otro lado, hay que señalar que la Compañía Vizcaína de Electricidad era constituida el 1 de diciembre de 1896, por escritura notarial otorgada por Francisco de Saracho. A partir de esta fecha, la Vizcaína de Electricidad se hacía con todos los derechos de la Colectiva José I. Amann y Compañía. Ver, Diputación Foral de Vizcaya. Sección Administrativo. Carpeta n.º 1.627-19, expediente n.º 10.

<sup>100</sup> Existen diversas coincidencias en la dinámica empresarial de las compañías de tranvías que operaban en Bilbao y en Madrid. No sólo coinciden en la tendencia de pasar de una fuerte atomización de compañías explotadoras, a una concentración empresarial, sino también en la presencia de capital belga en ambos casos, incluso pertenecientes al mismo holding. Ver, Valenzuela Rubio, Manuel, 1989, Transporte y estructura metropolitana en el Madrid de la Restauración. Historia de una frustración; en, *La sociedad madrileña durante la Restauración. 1876-1931*. Madrid, pág. 384.

Plano 2



tiempo aún, se mantuvieron buena parte de los almacenes, mercados y establecimientos comerciales de mayor importancia. Y el Ensanche, que veía aumentar su población de manera lenta pero constante, junto con el establecimiento de numerosas sedes de bancos, compañías de seguros, casas de contratación de mercancías, edificios oficiales, etc., generando un constante movimiento de trabajadores del sector terciario.

El panorama de los transportes públicos urbanos y suburbanos en esta primera fase, se completaba con la construcción de los ferrocarriles que articulaban el espacio del valle de Asua, próximo a la capital. En efecto, el 14 de mayo de 1890, el Gobierno



Tabla 5.3: Líneas de tranvía electrificadas a partir de 1906

Nombres de Línea	Concesión	BOE	Inauguración	Reversión
1. Achuri, Stos. Juanes, Plza. Vieja, Ribera C. del Arenal, Pte. de Isabel II, C. Estación, Plza. Circular, Astarloa, Plza. del Mercado del Ensanche.	29-9-1906	12-10-1910	16-12-1905 9-11-1907	12-10-1966
2. C. Hurtado de Amézaga, C. Fdez. del Campo	29-9-1906	12-10-1906	16-8-1907	12-10-1966
3. C. Bailén y S. Francisco a empalmar en Plza. Zabálburu y C. Hurtado de Amézaga.	29-9-1906	12-10-1906	4-9-1909	12-10-1966
4. C. de la Sierra (Buenos Aires), Barroeta Aldamar Plza. de Uribitarte y C. Uribitarte hasta el sitio conocido como «la grúa grande».	29-9-1906	12-10-1906	23-7-1908	12-10-1966
5. Muelle de la Ribera, Muelle del Arenal a empalmar en C. Sendeja y Teatro Arriaga.	29-9-1906	12-10-1906	16-12-1908	12-10-1966
6. C. del Arenal, Plza. S. Nicolás, C. Sendeja, C. de la Esperanza, Campo Volantín, Tívoli y Castaños.	29-9-1906	12-10-1906	24-3-1909	12-10-1966
7. Bidebarrieta y Plza. de Santiago	29-9-1906	12-10-1906	11-1-1908	12-10-1966
8. G. Vía desde cruce Avda. Mazarredo y Urquijo hasta Avda. de S. Mamés.	21-5-1908	10-6-1908	29-11-1908 29-5-1909	10-6-1968
9. Plza. Circular hasta almacén Estación Norte.	3-8-1910	20-8-1910	12-3-1911	10-6-1968
10. Ramal C. de Bilbao la Vieja a enlazar con línea S. Francisco en el Puente de S. Antón.	5-1-1910	—	16-6-1910	—
11. Ramal desde C. Fdez. del Campo a Estación de Ferrocarril de Santander.	18-3-1910	2-4-1910	12-3-1911	2-4-1970
12. Avda. de Recalde y Avda. de Mazarredo con ramal a Plza. Mercado del Ensanche y C. Orueta.	24-2-1911	6-3-1911	14-1-1912	6-3-1971
13. Plza. Santiago a la de S. Nicolás.	24-2-1911	6-3-1911	21-6-1912	6-3-1971
14. Ramal por Muelle Uribitarte (proyecto)	4-2-1911	—	—	—



Tabla 5.3: Líneas de tranvía electrificadas a partir de 1906 (Cont.)

Nombres de Línea	Concesión	BOE	Inauguración	Reversión
15. Ramal por Barrio de Iralabarri.	26-6-1916	5-8-1916	17-10-1917	5-8-1976
16. Modificación vías Muelle de Ibeni.	16-10-1925	—	26-1-1925	16-10-1985
17. C. Iparraguirre, Fdez del Campo y C. Autonomía.	27-8-1927	10-10-1927	27-1-1932	10-10-1987
18. C. Allende y final en S. Mamés.	27-8-1927	10-10-1927	27-1-1932	10-10-1987
19. Cambio tracción sangre a eléctrico del tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorta.	19-12-1895	—	9-11-1896 9-3-1897	—
20. Ramal de la Avanzada a la Playa de Ereaga.	2-2-1912	9-2-1912	23-8-1913	—
21. Ramal Deusto Ibarrecolanda.	24-8-1915	10-9-1915	27-1-1916	—
22. Cambio tracción sangre a eléctrico del Tranvía de Bilbao a Santurce.	29-4-1889	—	27-3-1896	—
23. Concesión a vapor del Tranvía de Arratia Cambio a tracción eléctrica del Tranvía de Arratia.	8-11-1898 22-2-1900	16-11-1898	26-11-1899	18-11-1898

autorizaba a Manuel Lecanda, la construcción y explotación de un ferrocarril de vía estrecha desde Luchana (término municipal de Erandio) a Munguía <sup>101</sup>. Lecanda entendía que la proximidad a Bilbao de pueblos como Erandio, Lujua o Sondica, a la que surten de leche, hortalizas frescas, frutas y otros comestibles, junto con los «frecuentes» viajes que hacían los habitantes de la costa como Baquio o Bermeo, eran atributos suficientes para dar vida a este ferrocarril. La misma memoria de presentación del proyecto afirmaba no ser de gran importancia los intereses industriales existentes, salvo las pesquerías, «pues está reducido a algunos molinos y tejedurías, aunque tienden a ir aumentando en la parte más próxima» <sup>102</sup>.

También responde al aprovisionamiento alimenticio cotidiano, la construcción y posterior explotación del Ferrocarril de Bilbao a Lezama. El objetivo que informa este proyecto, que también discurre por el valle de Asúa, era comunicar Bilbao con municipios próximos como Begoña, Derio, Zamudio o Lezama, que como ya señalamos con anterioridad, fueron progresivamente anexionados por la capital. El movimiento diario de viajeros lo estimaban en 500 personas, en su mayoría compuesto por aldeanos, lecheras, lavanderas, etc., que se desplazarían cotidianamente a la ciudad para vender sus productos, y que regresarían el mismo día a sus casas. Mientras tanto, el tráfico de mercancías apenas lo situaban en quince toneladas diarias <sup>103</sup>. Con estas premisas, el Gobierno autorizaba la concesión a Juan Urrutia y Burriel, de un ferrocarril de vía estrecha entre Bilbao y Lezama <sup>104</sup>. La línea era

<sup>101</sup> Archivo del Congreso de los Diputados. Proposición de Ley del Sr. Aguirre, sobre la concesión de un ferrocarril de vía estrecha. Legislatura de 1889. También se puede ver en el Boletín Oficial de la Provincia de Vizcaya, con fecha 22-3-1890. En la misma legislatura se presentó otra proposición de ley, en este caso por el Sr. Ansaldo, sobre la prolongación hasta Bermeo, del Ferrocarril de Luchana a Munguía, aspecto éste último que no se llevará a término.

<sup>102</sup> Proyecto del Ferrocarril de Luchana a Munguía. Memoria descriptiva firmada por el ingeniero Ernesto Hoffmeyer. Bilbao, 25-11-1889. Ver, Diputación Foral de Vizcaya. Sección Administrativa. Carpeta n.º 1.624-16, expediente n.º 1.

<sup>103</sup> Ver Archivo General de la Administración del Estado (Alcalá de Henares). Sección de Obras Públicas. Caja n.º 27355.

<sup>104</sup> Archivo del Congreso de los Diputados. Proposición de ley del Sr. Martínez Aquerreta para autorizar al Gobierno la concesión de un ferrocarril de vía estrecha entre Bilbao y Lezama. Legislatura 1888-89. Señalar no obstante, que la R.O. de concesión no tendrá lugar hasta febrero de 1891. Con posterioridad y una vez transcurridos siete años del comienzo de la explotación de la línea, era presentada en el Congreso de los Diputados una proposición de ley por el Sr. Martínez Asenjo, en la que se pedía la modificación del trazado de la línea y la construcción de un ramal a Goiri (Sondica) para comunicar este ferrocarril con el de Luchana a Munguía. Las condiciones del trazado debían ser extremadamente peligrosas, con pendientes muy elevadas y curvas de escaso radio. De ahí, quizá, el grave accidente sufrido por un tren de esta línea, el siete de julio de 1894, que ocasionó no menos de 40 muertos. Todas estas iniciativas se manifestarían finalmente, en un proyecto para la construcción de varios túneles que mejoraran las condiciones del trazado, además del mencionado ramal. Ver, Archivo del Congreso de los Diputados, legislatura de 1902. Archivo General de la Administración del Estado (Alcalá de Henares). Sección de Obras Públicas. Caja n.º 28476.

inaugurada inicialmente entre Begoña y Lezama el 30 de mayo de 1894, explotándose la totalidad entre Bilbao y Lezama en mayo del año siguiente.

### 5.2.2. Movimiento de viajeros y tráfico de mercancías para una nueva ciudad y su entorno

Resulta tópico señalar que el transporte, tanto de viajeros como de mercancías, es una de las necesidades colectivas más importantes de las sociedades inmersas en procesos de aceleración económica. Y sin embargo, buena parte de los estudios históricos se han centrado más en el análisis de las construcciones, del trazado de las líneas y sus características técnicas, o de aspectos organizativos y financieros de las compañías, descuidando todo aquello que tenía que ver con cuestiones como la evolución de los tráfico y su relación con los procesos productivos y sociales. La dificultad proviene de su evaluación, en ocasiones motivada por la ausencia parcial de datos estadísticos con la suficiente calidad como para posibilitar su análisis en profundidad. Pero también y específicamente en la ciudad, las dificultades surgen cuando tratamos de encontrar primero, y cuantificar después, la relación existente entre el crecimiento del espacio urbano y su entorno más inmediato, con la creación de nuevas infraestructuras de comunicaciones y su explotación. Es evidente que la construcción de tranvías o de ferrocarriles suburbanos estuvo estrechamente relacionada con los procesos y modos de ocupación del suelo, esto es, con la localización de las distintas actividades comerciales e industriales, pero también con la segregación espacial de las clases o grupos sociales que habitan en este ámbito. Paolo Sica nos recuerda cómo la necesidad del desplazamiento físico de las personas y cosas en la ciudad estaría ligada a su extensión y organización funcional <sup>105</sup>. En definitiva, la estructura de la ciudad y su entorno nos remite a la división social y funcional del espacio <sup>106</sup>, aspectos éstos que trataremos de conocer mediante el estudio de la explotación de los distintos medios de transporte urbano e interurbano puestos a disposición de la población de Bilbao y los pueblos situados en su área de influencia.

En efecto, la concentración del complejo productivo en Bilbao y su entorno trajo consigo un nuevo proceso de urbanización, caracterizado por la formación de una amplia periferia con valores y funciones diferenciadas, amén de la construcción de un distrito central —el Ensanche—, que caminaba ineludiblemente para arrojarse los valores de capitalidad política y económica. A la aparición de este capitalismo industrial y financiero, habría que añadir otros

<sup>105</sup> Sica, Paolo, 1981, *Historia del urbanismo. El siglo XIX*. Ed. Instituto de Estudios de la Administración Local. Madrid, pág. 46.

<sup>106</sup> Monclus, F.J. y Oyón, J.L., 1990, La aproximación espacial en la historia urbana, en *Historia urbana del Pla de Barcelona*. Barcelona, vol II, pág. 596.

factores que estarían íntimamente relacionados con la concentración urbana, como fueron los cambios de actitudes y valores propios de las sociedades de masas o las migraciones del campo a la ciudad. Señalábamos también, en última instancia, el protagonismo adquirido por las élites industriales y financieras, capaces de estructurar funcional y socialmente el espacio metropolitano, esto es, planear espacios zonificados económicamente y segregados desde la perspectiva social. En este proceso, el transporte urbano de tracción animal primero y eléctrico más tarde, así como la existencia de ferrocarriles suburbanos, posibilitaría primero y determinaría después un desarrollo en zonas hasta entonces inaccesibles por su distancia al centro de la ciudad o a las áreas de mayor concentración industrial.

*Tabla 5.4: Movimiento de viajeros del Tranvía Urbano de Bilbao. Relación viajeros habitantes 1897-1921*

	Viajeros	Mercancías (Tn)	Habts.	Viaj./hab.	Tn./hab.
1897	819.584	—			
1898	755.018	41.363			
1899	830.863	40.882			
1900	977.956	43.830	83.306	11,74	0,53
1901	1.050.802	40.638			
1902	1.097.553	39.154			
1903	1.171.104	39.118			
1904	1.792.667	55.233			
1905	1.184.982	38.530			
1906	1.261.730	35.908			
1907	1.188.300	33.427			
1908	1.536.522	30.875			
1909	2.390.448	—			
1910	2.849.591	32.197	93.536	30,47	0,34
1911	2.938.568	31.415			
1912	3.373.003	41.353			
1913	3.884.859	67.107			
1914	3.972.749	59.384			
1915	4.045.053	62.757			
1916	4.501.776	81.872			
1917	4.850.205	71.535			
1918	5.713.205	55.485			
1919	5.787.959	52.371			
1920	6.065.038	49.028	112.819	53,76	0,43
1921	5.607.775	34.652			

*Fuente:* Los datos del movimiento de viajeros proceden de las memorias de la Compañía Tramways & Electricité de Bilbao y de diversos anuarios estadísticos, completados con los que presenta Begoña Cava Mesa: *Historia de la Compañía del Tranvía Urbano de Bilbao. 1884-1954*. Tesis Doctoral, Universidad de Deusto, 1988. Vol III, págs. 593 y 609.

En la Tabla 5.4 se puede observar la evolución seguida en la explotación de la compañía del tranvía urbano de Bilbao, tanto en los parámetros que hacen al movimiento de viajeros, como al trans-

porte de mercancías. Señalábamos más arriba cómo los orígenes del tranvía urbano estaban estrechamente ligados al transporte de mercancías entre las estaciones del ferrocarril, los almacenes, aduanas y muelles bilbaínos, mientras que el transporte de viajeros no tiene lugar hasta el año 1887. Sin embargo, la reconstrucción de los tráficos anteriores a 1897 nos ha sido totalmente imposible de realizar. El cuadro también nos presenta los índices per cápita, esto es, el número de viajeros y toneladas por habitante, que sin duda es uno de los más adecuados para observar el desarrollo de los tráficos y su comparación con el producido en otras ciudades. Sin embargo, hay que señalar que sólo contabilizamos los habitantes de Bilbao y no los de ayuntamientos anexionados parcialmente, como lo eran Deusto y Begoña, que experimentaron un fuerte crecimiento demográfico como consecuencia de su proximidad con la capital y que, por lo tanto, bien pudiéramos haberlos sumado a los de ésta. Podemos señalar dos fases en la explotación del tranvía urbano de Bilbao.

La primera se extendería hasta 1906, esto es, cuando la explotación aún se hacía exclusivamente mediante la tracción animal. Recordar que en esta fase únicamente existirían tres líneas destinadas específicamente al movimiento de viajeros<sup>107</sup>, uniendo el Casco Viejo con aquellas zonas del Ensanche de Albia que para estas fechas ya estaban urbanizadas, como es el caso de las calles de la Estación, Hurtado de Amézaga, parte de la Gran Vía y del Mercado Nuevo del Ensanche, así como la zona del Campo de Volantín y Castaños, estas dos últimas situadas en la margen derecha. El resto de líneas, doce en total, aún se dedicaban exclusivamente al transporte de mercancías. Aún así, el número de viajeros no es desdeñable<sup>108</sup>, pasando de 819.584 durante el primer año del que disponemos de datos fiables, a 1.792.667 en 1904. Bilbao apenas si cuenta con 83.000 personas al cambio de siglo, lo que nos da un índice de utilización del tranvía escaso, de apenas 11,74 viajes por habitante, comparado con las cifras que presentan ciudades como Barcelona<sup>109</sup> que llegan a ser de 50 viajes per cápita en 1887. Oyón estima que el tranvía, en la etapa de la tracción animal, había sido un medio de transporte utilizado de manera muy preferente por los grupos más privilegiados. Para ello se apoya no sólo en los bajos índices de utilización de este medio. También en la escasa movilidad de las clases más populares. O a las tarifas elevadas, que para el caso de Barcelona oscilarían entre los 18 y 30 céntimos,

<sup>107</sup> Cif. nota n.º 95.

<sup>108</sup> Alvargonzález, Ramón.: *Op. Cit.* Las cifras del movimiento que presenta el tranvía de tracción animal de Gijón son muy similares, aunque eso sí, la población de la ciudad Asturiana es sensiblemente menor a la bilbaína. No obstante, el tráfico de Gijón se realiza fundamentalmente hacia el área de esparcimiento y ocio de la ciudad, siendo en este caso las cifras de tráfico menores a las que presenta el Tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorta, págs. 145-147-153.

<sup>109</sup> Oyón, José Luis, 1992, «Transporte caro y crecimiento urbano. El tráfico tranviario en Barcelona, 1872-1914». *Ciudad y Territorio*, n.º 94. Homenaje a Antonio Bonet Correa, pág. 113.

dependiendo de la menor o mayor lejanía respecto del centro de la ciudad. Las cifras de utilización del tranvía los fines de semana, en las que observa un incremento notable, apoyarían también su tesis.

A nuestro entender el caso de Bilbao presenta ciertas peculiaridades. Destacar en primer lugar, que Bilbao en 1900 sigue siendo una capital modesta, sobre todo si la comparamos con Barcelona. Una ciudad relativamente poco extensa, que aún podía recorrerse a pie de un punto a otro sin dificultad, de ahí que las cifras de utilización del tranvía aún no revistan mucha importancia. Un espacio urbano donde la mayor parte de su población sigue concentrándose en el casco antiguo o en «las afueras», a tenor de las dificultades que tenían para hacerlo en el Ensanche por la especulación a la que fue sometido. Señalar también cómo buena parte de las actividades industriales estarían situadas, por su propia naturaleza, fuera de la ciudad y en los municipios colindantes de la margen izquierda de la Ría y cuencas bajas del Nervión o Ibaizabal, razón por la cual la mayoría de los trabajadores tomarían otros medios de transporte para dirigirse a sus centros de trabajo. Relacionado directamente con esto último, hay que indicar que la población activa de Bilbao era de apenas 37.000 personas con el cambio de siglo, cifra que asciende hasta 42.000 según el censo de 1910.

*Tabla 5.5: Clasificación por sectores de la población activa de Bilbao. Censos de 1900 y 1910*

	1900			1910		
	Hb	Mj	T	Hb	Mj	T
Total. Act.	25.620	13.617	36.907	27.310	14.776	42.351
Tasa Act. %	64,59	30,88	44,06	62,84	29,51	45,28
Agricul. %	32,27	12,90	27,16	29,51	39,95	32,96
Industr. %	33,88	31,92	28,09	30,92	10,41	23,57
Servic. %	35,13	55,18	44,75	39,58	49,64	43,47

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

En el cuadro podemos ver la clasificación por sectores de la población activa de Bilbao. Apuntar en primer lugar que el número de personas dedicadas a la agricultura sin duda están sobreestimados, toda vez que, no sólo incluye a aquellos que se dedicaban parcial o totalmente a las labores agrícolas, también estarían encuadrados los propietarios-rentistas (Ver Tabla 1.60 correspondiente al capítulo I). No obstante, vemos cómo el sector servicios es el mayoritario, ocupando entre un 35 y un 39,5 por ciento para los hombres, mientras que para las mujeres los índices superan el

50 por ciento, empleadas sobre todo en el servicio personal y doméstico. Por lo que hace al sector industrial, ve disminuir sus efectivos al pasar del 33,8 según el censo de 1900 a 30,9 apenas diez años después. Los datos avalan la tendencia a la terciarización de la actividad económica bilbaína, esto es, a la conversión del distrito central del Ensanche en un área de negocios.

Respecto a las tarifas, las aplicadas por el tranvía urbano de Bilbao son más bajas que las de Barcelona, en concreto, 10 céntimos por billete sencillo, precio que se mantiene sin variaciones hasta los años treinta. Nos encontramos, por lo tanto, con unas tarifas no excesivamente elevadas y que además se mantienen inalterables durante mucho tiempo, aspectos todos ellos que facilitarían un uso más cotidiano del tranvía con el transcurso del tiempo.

Que Bilbao continuaba siendo una ciudad de provincias en los albores del siglo XX, queda de manifiesto en el cuadro siguiente<sup>110</sup>. En él podemos ver el tráfico de todo tipo de vehículos que soportaba uno de los puntos neurálgicos de la ciudad, concretamente el Puente del Arenal, único que existía para conectar de manera directa el Ensanche de Albia con el Casco Antiguo.

Tabla 5.6: Circulación de vehículos por el puente del arenal, 20-3-1896

Vehículos	Ida	Vuelta
Coches	91	96
Diligencias	2	2
Carros de 1 mula	249	243
Carros de 2 mulas	169	170
Carros de 3 mulas	54	56
Carros de 4 o más mulas	1	—
Carros de bueyes	58	61
Carros de mano	162	169
Tranvía Urbano	156	156
Tranvía Eléctrico	42	42

El cómputo de vehículos se habría realizado desde la seis de la mañana a las siete de la tarde del día 20 de marzo de 1896. Podemos comprobar cómo la mayor parte del acarreo de mercancías aún se realizaba por medios tradicionales. La coincidencia casi total entre el número de vehículos ascendentes y descendentes nos hace pensar que serían transportes cerrados, contratados previamente. En un segundo cómputo «diurno» realizado el 16 de mayo del mismo año<sup>111</sup>, el observador contabiliza algo más de dos mil vehículos de todas clases, especialmente entre las calles de la Es-

<sup>110</sup> Bilbao. Revista semanal, mercantil, minera, industrial y marítima. Órgano oficial de la Cámara de Comercio. Año II, 11-4-1896, n.º 51, pág. 154.

<sup>111</sup> Ibidem. Año II, 16-5-1896, n.º 56. (Pág. 546).

tación, Bailén y Amistad. De los 1.048 ascendentes, el 23,5 habrían tomado esta última calle para dirigirse a los muelles, aduana, alhóndiga y parte baja del Ensanche. El resto, 76,5 por ciento, continúa hacia la Plaza de la Estación penetrando el 26,6 en las instalaciones del ferrocarril, mientras que la Gran Vía recoge el 28,5 y el resto subiría por la calle de Hurtado de Amézaga hacia la estación de Amézola. El movimiento descendente es similar, con 1.050 vehículos. Respecto al tranvía urbano que aún sigue siendo de tracción animal, recordar que además de las líneas que cruzan el puente, tiene otras que transcurren íntegramente bien por el Casco Viejo, o bien por el Ensanche. Las cifras de mercancías transportadas también son significativas, aunque un tanto irregulares, oscilando entre las 41.363 toneladas del año 1898 a 55.233 en 1904, cifra que marca el punto más alto de esta primera fase.

La segunda fase en la explotación del tranvía urbano la situamos a partir de 1906, fecha en la que todas sus instalaciones y concesiones son arrendadas a la Sociedad Tramways & Électricité de Bilbao, quien procede de inmediato a la reorganización y electrificación de las líneas existentes y la creación de otras nuevas a medida que en el Ensanche continuaban abriéndose calles y construyendo nuevos edificios. La explotación eléctrica comienza en 1906 con 1.261.730 viajeros, pasando a ser cuatro años más tarde 2.849.591. Bilbao no llega aún a los cien mil habitantes según el censo de 1910, pero ya el índice per cápita del tranvía urbano ha ascendido notablemente colocándose en 30,47 viaj/hab. El incremento en el número de viajeros hay que situarlo en clave del propio crecimiento de la población bilbaína, del traslado lento pero paulatino desde el Casco Viejo al Ensanche por parte de los grupos más acomodados, lo que ocasionaría desplazamientos regulares a los almacenes y tiendas que aún estaban situadas mayoritariamente en la orilla derecha. A todo esto habría que añadir el aumento de la longitud de los ramales <sup>112</sup>, la instalación de dobles vías allí donde las circunstancias lo hacían necesario y posible, junto con la construcción de nuevos apartaderos y cambios de vías, cuestiones que influirían positivamente en la realización de un servicio más regular y, por lo tanto, en los resultados <sup>113</sup>. Por contra, el tráfico de mercancías continúa

<sup>112</sup> Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Sección Obras Públicas. GK-DC-2270. Cambio de motor de sangre por eléctrico entre el Puente de San Antón pasando por las Calles de Bilbao la Vieja y San Francisco. GK-DC-2231. Proyecto de vía de la estación de mercancías del Ferrocarril de Santander hasta la Calle Fernández del Campo. GK-DC-1686. Proyecto de vía por las calles de la Plazuela de Santiago, Portal de Zamudio, Tendería, Cruz y Ascao, terminando en San Nicolás. GK-DC-0206. Establecimiento de un tranvía por los Muelles de Uribitarte hasta los diques. GK-DC-2228. Proyecto para establecer doble vía de Hurtado de Amézaga, desde la terminación en la Plaza de Zabaltzuri, hasta el nuevo Hospital Civil de Basurto. GK-DC-2230. Proyecto para establecer vías por las Alamedas de Recalde y Mazarredo y Calle Orueta. Añadir a estos ramales, la construcción de apartaderos y cambios de vía, cuya enumeración sería excesivamente prolija.

<sup>113</sup> «Le nombre des voyageurs a progressé notablement à la suite des extensions du réseau et du développement de la ville» Tramways et Électricité de Bilbao. S.A. Memoria del ejercicio de 1909. Ed. Bruxelles, Imp. Veuve Monnom.



de manera irregular, no sólo debido a la conflictividad laboral de cargadores y descargadores de gabarras, sino también a que éste tenía que servirse en parte y competir por otro lado, con el transporte tradicional efectuado por carreteros <sup>114</sup>.

Con el inicio y posterior transcurso de la Gran Guerra europea, el tranvía urbano de Bilbao experimentaría una fase muy dinámica tanto en el transporte de viajeros como de mercancías. En efecto, de los 3.972.749 viajeros movilizados en 1914, se pasa a 5.713.205 al término del conflicto bélico, cifra que continúa ascendiendo para alcanzar los 6.065.038 en 1920. Para esta fecha el censo sitúa la población bilbaína en 112.819 habitantes, lo que supone un índice de utilización de 53,76 viajes per cápita, índice que aún continúa muy alejado de las cifras que presenta Barcelona <sup>115</sup>, pero que significa casi quintuplicar los niveles alcanzados con los tranvías de tracción animal. La propia compañía arrendataria del tranvía urbano expresa con claridad los motivos del incremento. «Grace aux dépenses faites pour l'agrandissement de nos réseaux de tramways et pour l'acquisition d'un matériel roulant confortable et de grande capacité, les résultats d'exploitation continuent à se développer d'une façon satisfaisante et la progression s'accroît avec l'habitude que prend le public de se servir du tramway» <sup>116</sup>. No cabe la menor duda que este último aspecto es el más importante, esto es, el uso más cotidiano del transporte por parte de la población bilbaína, si tenemos en cuenta que son pocos los ramales que se construyen en las fechas señaladas. En este sentido conviene destacar el que se realizó en 1916 para atender las necesidades de Iralabarri <sup>117</sup>, barrio de chalets construido para las clases medias y que contrasta vivamente con las condiciones en las que habitaban los grupos más desfavorecidos <sup>118</sup>.

<sup>114</sup> «Les grèves générales et le boycottage des patrons charretiers ont apporté une certaine perturbation dans les service des transports de marchandises...». Ibidem, Memoria del ejercicio de 1911.

<sup>115</sup> Oyón, José Luis, 1992, «Transporte caro y crecimiento urbano. El tráfico tranviario en Barcelona, 1872-1914». Ciudad y Territorio, n.º 94. Homenaje a Antonio Bonet Correa, pág. 113. Si comparamos los tráfico de los tranvías de Gijón y Urbano de Bilbao una vez electrificados ambos, las cifras son netamente superiores en ésta última ciudad. Ver, Alvargonzález, Ramón.: Op. Cit., pág. 163.

<sup>116</sup> Tramways et Electricité de Bilbao. S.A. Memoria del ejercicio de 1912. Ed. Bruxelles, Imp. Veuve Monnom.

<sup>117</sup> El proyecto del barrio partió del Sr. Irala, propietario de terrenos entre la Plaza de Zabaltzu, la Plaza de Toros y la estación de mercancías del Ferrocarril de Santander. En estos terrenos construirá un barrio de calles anchas, chalets de varios tamaños, cada uno con su jardín, destinados a clases medias. El proyecto se habría iniciado en 1908, teniendo para 1914 una superficie edificada de 5.250 m<sup>2</sup>, que con los jardines cubría una extensión de 35.849 m<sup>2</sup>, habitados por 348 familias. Por su parte, la Compañía del Tranvía Urbano no tardaría en extender un ramal por este barrio, atendiendo no sólo a su población, en el mismo área se hallaban la fábrica de Harino Panadera, el Gobierno y Hospital Militar. Ver, Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Sección Obras Públicas. GK-DC-519.

<sup>118</sup> «La edificación de casas de obreros en Bilbao viene siendo realmente un problema cuya resolución se hace día a día más apremiante (...). Urge terminar cuanto antes con esos hacinamientos de familias en los barrios habitados por las clases

Mientras tanto, el transporte de mercancías por medio del tranvía urbano de Bilbao vive sus años más gloriosos, sin duda enmarcados en la intensificación de la actividad económica durante los años de la guerra, y que le llevan a movilizar 81.872 toneladas durante el ejercicio de 1916, para ir descendiendo paulatinamente como efecto de la competencia de los vehículos con motor de explosión, menos sujetos a las rigideces que imponía la vía.

Señalábamos más arriba cómo la concentración industrial no se ubicaba de manera exclusiva en la capital, sino que, más bien, era en el curso bajo del valle del Nervión donde tenía lugar este proceso, cuya consecuencia más notable fue la construcción de un espacio urbano aglomerado en el que situarían un nutrido grupo de poblaciones con identidad propia gracias a la alternancia de usos y de valores sociales. En la Tabla 5.7 podemos observar el desarrollo de los tranvías de Bilbao a Las Arenas y Algorta y el tranvía de Bilbao a Santurce, medios de transporte que no sólo articularon los espacios existentes en ambas orillas de la ría del Nervión, también explotaron áreas urbanas de la propia capital.

*Tabla 5.7: Movimiento de viajeros y mercancías del T.E.B., 1896-1921*

	<b>Bilbao-Algorta</b>	<b>Viajeros/T.E.B.</b>	<b>Merca. Tn./T.E.B.</b>
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	123.834
1916	—	8.230.405	149.510
1917	—	9.460.491	107.669
1918	—	10.482.898	97.115
1919	—	10.382.651	90.860
1920	4.490.716	10.492.584	80.526
1921	—	10.293.881	59.021

T.E.B. incluye al Tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorta, y el de Bilbao a Santurce.

Mientras que el distrito central de Bilbao se transformaba paulatinamente en un área de negocios y servicios, la margen izquierda de la Ría, con una mayor presencia de espacios libres sería el lugar escogido para concentrar buena parte de las actividades industria-

---

trabajadoras, con esa promiscuidad de hombres, mujeres y niños que tanto contradice nuestra fama de pueblo culto; urge sobre todo, con esas enfermedades epidémicas que han tomado carta de naturaleza en esta Villa (...) que arranca de nuestro seno sin alarmas por su misma frecuencia, centenares de víctimas». Comisión de Fomento del Ayuntamiento de Bilbao. Informe fechado el 23-4-1901.

les de la provincia. A esto habría que añadir la relativa cercanía de las explotaciones mineras, razones todas ellas suficientes como para realizar los esfuerzos necesarios para dotar a toda esta área de la máxima accesibilidad. No sólo era necesaria la construcción de embarcaderos, un puerto exterior en el Abra o la canalización de la Ría, también resultaban imprescindibles otros medios de transporte de viajeros y mercancías para dotar de la suficiente movilidad a municipios como Baracaldo, Sestao, Portugalete o Santurce. Toda esta área sufriría una transformación extraordinaria, pasando de un paisaje netamente rural a otro urbano. Un espacio donde el desarrollo industrial acelerado y los cambios demográficos consiguientes, modelarían una sociedad bien distinta a la hasta entonces existente, donde se entremezclan las fábricas, los muelles, las vías de los ferrocarriles mineros y comerciales, junto con las barriadas de casas para los obreros empleados en los diferentes procesos productivos.

El tranvía de Bilbao a Santurce junto con el ferrocarril de Bilbao a Portugalete, fueron los dos medios de transporte esenciales que comunicaron la capital y la orilla izquierda de la Ría. El tranvía de Santurce era inaugurado con tracción animal en mayo de 1882. Pero su verdadera dimensión y potencialidad no la alcanzaría hasta su electrificación, comenzando su explotación provisional el 1 de febrero de 1896. La regularidad de los servicios y las distintas tarifas aplicadas nos remiten necesariamente a un uso más cotidiano y popular de este tranvía. En efecto, el servicio daba comienzo entre Bilbao y Santurce a las cinco y diez de la mañana, para atender a los obreros que se dirigían a sus centros de trabajo, y así sucesivamente, con intervalos de media hora hasta las seis de la noche, hora en el que el número de tranvías en circulación se reducía. Las tarifas se fijaban de acuerdo a las cuatro secciones de que disponía la línea<sup>119</sup>, cobrando veinte céntimos por la primera y aumentando de cinco en cinco por cada una de las siguientes. Disponía además de secciones especiales<sup>120</sup> a diez céntimos y abonos válidos para cuarenta viajes (aumentados a cincuenta en 1897) por cinco pesetas, muy útiles por la rebaja que representaba y que nos inducen a considerar la regularidad de los desplazamientos para determinado tipo de usuarios<sup>121</sup>.

Desafortunadamente no hemos podido obtener datos individualizados sobre la explotación del tranvía de Bilbao a Santurce. Uni-

<sup>119</sup> Bilbao-Olaveaga; Olaveaga-Desierto; Desierto-Portugalete; Portugalete-Santurce. Con posterioridad únicamente serían tres las secciones. Bilbao-Sestao; Luchana-Portugalete; Portugalete-Santurce.

<sup>120</sup> Bilbao-Zabalburu; Zorroza-Luchana; Luchana-Desierto; Desierto-Urbinaga; La Vizcaya-Portugalete; Cocheras-Santurce. En 1900 son puestas a disposición de los usuarios otras secciones especiales: Olaveaga-Zorroza; Urbinaga-La Vizcaya.

<sup>121</sup> La Compañía ofrecía otras tarifas, como las tarjetas de abono, personales e intransferibles, que eran válidas para circular durante un mes sin limitaciones en todos los coches de servicio y tantas veces al día como se deseara, por un precio de 20 pesetas. También se podían alquilar coches, reducciones para niños, etc.

camente disponemos de las cifras de viajeros y mercancías de la Compañía del Tranvía Eléctrico de Bilbao (ver cuadro), sociedad que explotaría conjuntamente los tranvías de la margen izquierda y derecha de la Ría. En cualquier caso, el éxito de la electrificación de las líneas debió ser fulgurante<sup>122</sup>, toda vez que al año siguiente de su entrada en funcionamiento, la sociedad arrendataria *Tramways & Électricité* de Bilbao solicitaba una modificación de determinados artículos del reglamento de explotación. Nos referimos a la obligatoriedad de parar los coches a petición de los viajeros para subirse o apearse en cualquier lugar, salvo en curvas o pendientes, o la de avisar al conductor para que detuviera el tranvía y así descender de él<sup>123</sup>. «Estos preceptos tenían razón de ser en los comienzos del servicio con tracción eléctrica, en que las salidas se daban cada treinta minutos, o a lo sumo cada veinte, y cuando los viajeros que subían y bajaban eran relativamente pocos, pues ha de tenerse en cuenta que, mientras en 1897 el número de viajeros transportados fue de 2,6 millones, en 1906 se elevó a 4,5 millones»<sup>124</sup>. El número de paradas en algunos trayectos de la línea eran tan numerosos «que resultaba raro que los coches pudieran andar 50 metros sin tener que detenerse». Para paliar la situación en lo posible, la compañía establecía siete puntos de parada obligatoria y 47 discrecionales<sup>125</sup>, que sin duda eran aún muy numerosos pero que tenían la virtud de regularizar un tanto la marcha. Precisamente, en el número de paradas del tranvía reside una de las claves de su éxito. La otra estaba en la aplicación de tarifas más reducidas. Mientras que el ferrocarril de Bilbao a Portugalete, su más inmediato rival al recorrer trayectos paralelos, disponía únicamente de ocho estaciones (incluyendo las del principio y final del trayecto), el tranvía podía realizar hasta 54 paradas (muchas de ellas estaban situadas en el mismo casco urbano bilbaíno), ofreciendo a los usuarios un servicio más cómodo y próximo de abordar, de mayor regularidad de horarios y que en última instancia, aproximaba más al viajero a su punto de destino.

<sup>122</sup> El éxito de la Compañía habría animado a ésta a proyectar diversos ramales para aumentar la longitud de la red y captar un mayor número de viajeros. Entre ellos destacar el proyecto de establecer un ramal desde la estación de tren de Portugalete hasta la playa del Salto. Recordar que la playa de Portugalete era una de las que compartía el favor de la colonia veraniega. No obstante, la ejecución de las obras del Puerto del Abra y la misma ubicación de Portugalete, repercutieron en la desviación de este tipo de servicios hacia la Margen Derecha. Pero hubo otros proyectos, como el de establecer una línea de tranvía desde el Desierto (Baracaldo) hasta Luchana y Ortuella. O la ampliación del tranvía desde su terminación en Santurce, a lo largo del Puerto Exterior y hasta el rompeolas. Ver, Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Sección Obras Públicas. GK-DC-0075; GK-DC-0238; GK-DC-0408.

<sup>123</sup> Tranvía Eléctrico de Bilbao. Reglamento para la explotación. Bilbao, 1900. Imp. y Enc. de Luis Dochao. Artículos 9.º, 15.º y 16.º.

<sup>124</sup> Es muy posible que la cifra de 4,5 millones de viajeros corresponda a la suma de viajeros del Tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorta, y al de Bilbao a Santurce. Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Sección Obras Públicas. GK-DC-0073. Compañía Vizcaína de Electricidad. Nuevo Reglamento de explotación.

<sup>125</sup> El nuevo reglamento era aprobado por la Compañía en febrero de 1908.

En la Tabla 5.7 podemos apreciar el desarrollo del tranvía eléctrico de Bilbao, con una explotación que pasa de 4.221.252 viajeros en 1907 a 10.492.584 movilizados durante el ejercicio de 1920, de los cuales algo más de seis millones lo fueron mediante el tranvía de Bilbao a Santurce. Hay que señalar para una mejor valoración de estos datos, que el ferrocarril de Bilbao a Portugalete únicamente transportó en las mismas fechas 2.775.500 viajeros, cifra sin duda importante pero que está muy por debajo de los índices alcanzados por el tranvía. En cualquier caso, si sumáramos ambas cifras, nos daríamos verdaderamente cuenta de los cambios demográficos y sociales producidos en la margen izquierda de la Ría en un espacio corto de tiempo.

La inauguración de la tracción eléctrica entre Bilbao y Las Arenas también tenía lugar en 1896, concretamente el 10 de noviembre. Las salidas desde Bilbao hasta Las Arenas comenzaban a las cinco y diez de la mañana, con una regularidad de veinte minutos hasta las siete de la tarde, mientras que desde Las Arenas se iniciaban una hora más tarde. La compañía también tenía establecidos horarios más amplios, con un intervalo de diez minutos, en aquellas partes del trayecto que eran más urbanas, caso de Bilbao a Olaveaga y Desierto, área en la que se ubicaban también un buen número de fábricas y astilleros, intentando recoger de este modo a todos aquellos obreros que desempeñaban labores en esta zona. Las tarifas eran idénticas a las aplicadas en el tranvía de la orilla opuesta, estableciendo tres secciones<sup>126</sup> con precios de 20 a 35 céntimos y un buen número<sup>127</sup> de secciones especiales a 10 céntimos para animar al público a un uso más cotidiano del tranvía. No tenemos constancia del volumen de viajeros movilizados por el tranvía de Las Arenas en su etapa de tracción animal, pero sí desde su electrificación, alcanzando el mismo año de su inauguración un tráfico de 1.115.372 viajeros, que se duplican al poco tiempo, pasando a ser de 2.124.223 durante el ejercicio de 1907. Ese mismo año era solicitada la utilización de coches cerrados y de mayor capacidad<sup>128</sup> (aptos para 57 personas), poniendo en evidencia el paulatino desarrollo de la compañía y la «normalidad» en el uso del transporte urbano y suburbano.

Uno de los públicos al que intentó captar el tranvía fue la población flotante primero y residente después, que se dirigía hacia la playa de

<sup>126</sup> Bilbao-Axpe; Luchana-Las Arenas; Las Arenas-Algorta. Recordar que la electrificación desde Las Arenas hasta Algorta no se produjo hasta el 9 de marzo de 1897.

<sup>127</sup> Bilbao-La Salve; Botica-Zorrozaurre; Zorrozaurre-Luchana; Luchana-Desierto; Desierto-Axpe; Axpe-Fábricas; Fábricas-Las Arenas; Las Arenas-Algorta.

<sup>128</sup> «Además de la mayor capacidad de los coches, por la dimensión de sus plataformas facilitarán la entrada y salida de los viajeros, acortando el tiempo de paradas (...) La capacidad de los coches permite establecer dos clases, medida reclamada por muchísimos viajeros...». Los nuevos vehículos dispondrían de dos compartimentos; uno de primera con 10 personas de pie y 9 sentadas; otro de segunda, con 30 y 18 respectivamente. Por su parte, muchos de los vehículos antiguos fueron transformándolos para el transporte de mercancías. Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Obras Públicas GK-DC-0076

Las Arenas, balneario de la «Sociedad de Baños de Mar Bilbaínos» y demás establecimientos hoteleros, de recreo y ocio contruidos para satisfacer los gustos más exquisitos de las élites provinciales y nacionales. Para este fin, la compañía no dudaría un instante en proyectar un ramal que se dirigiera directamente hasta la playa de Las Arenas <sup>129</sup>, proyecto que no sería realizado toda vez que la construcción del Puerto Exterior, muelles de Santurce y contramuelle de Begoña provocaron de manera indirecta la desaparición de esta playa. El traslado del balneario a la playa de Algorta y con ello una mayor atención urbanizadora hacia esta área motivaría, finalmente, la construcción de un ramal del tranvía eléctrico para viajeros y mercancías desde La Avanzada hasta el Puerto de Algorta <sup>130</sup>.

Pero éste no era el único público al que atendía el tranvía de Las Arenas y Algorta. La línea contaba con 57 paradas discrecionales, muchas de ellas situadas en la orilla derecha del casco bilbaíno, destinadas al tráfico estrictamente urbano. Pero otras estaban en Deusto, frente a establecimientos industriales como los Talleres de Cortadi, la Fábrica de Tubos Forjados, la Fábrica de cidos, el Matadero, Electra de Zorroza, o los Talleres de la Junta de Obras, la Cantera de Camiruaga o la Fábrica de Vidrio, éstas últimas situadas en Erandio y Lamiaco, aspectos que evidencian la multiplicidad de usos y públicos dependiendo de las distintas áreas por donde el tranvía discurría. La línea contaba además con otras ocho paradas obligatorias. Consecuente con esta política de captar el mayor público posible e incrementar la regularidad de la marcha, la Compañía del Tranvía Eléctrico de Bilbao construiría nuevos ramales como el de Ibarrecolanda <sup>131</sup>, además de numerosos apartaderos <sup>132</sup> ante la imposibilidad de establecer vías dobles por la estrechez de los trayectos por donde discurría, llegando a tener una extensión próxima a los veinticinco kilómetros. Los 4.490.716 viajeros movilizados durante el año 1920, constituyen una prueba más del desarrollo alcanzado por este medio de locomoción y de la propia margen derecha de la Ría.

En efecto, decíamos más arriba que un ejemplo del evidente del interés despertado por los medios de transporte como negocio, lo teníamos en el hecho de que en ambas márgenes de la Ría se suscitaron proyectos que explotaban trayectos paralelos.

<sup>129</sup> Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Sección Administrativa. Carpeta 1627-19, expediente n.º 5.

<sup>130</sup> Boletín Oficial de la Provincia de Vizcaya, 29-12-1911, n.º 286, folio 1.285. La concesión de este ramal no estuvo exento de polémica, toda vez que también había sido solicitado por Timoteo Goiri en 1904, aspecto este último que da cuenta del interés comercial que tenía la zona. Ver, Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Sección Administrativa. Carpeta 1627-19, expediente n.º 8. Ibidem, sección de Obras Públicas, GK-DC-0077. La inauguración de este ramal tuvo lugar el 23 de agosto de 1913.

<sup>131</sup> Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Obras Públicas, GK-DC-0628.

<sup>132</sup> Ibidem. GK-DC-1680; GK-DC-2280; GK-DC-0124; GK-DC-0461.

En efecto, en la Tabla 5.8 podemos ver el movimiento de viajeros del ferrocarril de Bilbao a Las Arenas y Plencia. La explotación de esta línea presenta dos fases muy definidas. La primera correspondería a su aprovechamiento como línea independiente, esto es, desde su inauguración en 1887 hasta su adquisición por parte de la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao en 1901, año en el que daría comienzo la segunda. La línea de Bilbao a Las Arenas atraviesa numerosas dificultades desde el comienzo de su explotación. Unas de origen interno y que hacen referencia a las carencias de material móvil suficiente y al hecho de no disponer de una estación cabecera que estuviera bien ubicada en el casco bilbaíno, lo cual le restaba efectividad. Y otras ajenas, esto es, la enorme concurrencia establecida con la inauguración en 1888 del ferrocarril de Bilbao a Portugalete, que aunque discurre por la orilla opuesta supuso la entrada en liza de otro competidor. Sin duda, la electrificación del tranvía de Bilbao a Las Arenas tuvo mayores repercusiones negativas, como puede observarse en el cuadro. Mientras que el ferrocarril de Las Arenas movilizaba 628.935 viajeros en 1896, al año siguiente que corresponde con el cambio de tracción y primero de explotación completa del tranvía, únicamente se movilizaban 484.756 viajeros. Recordar al efecto, que el tranvía partía desde el centro mismo de Bilbao, efectuando un sinnúmero de paradas por el casco urbano y demás municipios que encontraba a su paso, junto con unos intervalos en los servicios de apenas veinte minutos. Mientras que los viajeros que desearan tomar el ferrocarril de Las Arenas debían desplazarse hasta Matico y ascender un buen número de escaleras para acceder a los andenes, presentando además un servicio menos regular en las salidas de los trenes. Quizá la única ventaja del ferrocarril frente al tranvía estaría en la mayor rapidez y comodidad del primero respecto al segundo.

Los que sí obtuvieron ventajas de la competencia entablada entre ambos medios de locomoción fueron los usuarios, favorecidos por la guerra de tarifas que sostuvieron para captar un mayor número de viajeros. Así, la compañía del ferrocarril establecía en 1889 la tarifa conocida popularmente como del «perro grande», de la que se beneficiaron los viajeros de segunda clase en los días laborables de todo el año, salvo durante la temporada estival. A partir del año 1891 la tarifa era puesta en vigor y anulada según las circunstancias pero ahora para los billetes de tercera clase, establecidos en un intento de captar a los obreros que trabajaban en los talleres y fábricas situadas en Luchana, Erandio o Lamiaco, además de intentar competir con el tranvía en mejores condiciones.

Con la explotación del ferrocarril desde Bilbao hasta Plencia a partir de 1901 daba comienzo la segunda fase, ahora con augurios más favorables. Las inversiones realizadas por la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao en esta línea, sin duda convencida de su rentabilidad, la llevaron a introducir numerosas mejoras. Nos

Tabla 5.8: Movimiento de viajeros del ferrocarril de Bilbao a las Arenas y Plencia 1887-1910

	1.ª clase	2.ª clase	3.ª clase	% 1.ª	% 2.ª	% 3.ª	Total viaj.	Indice 100
1887	31.031	173.566	83.206	10,78	60,31	28,91	287.803	63,32
1888	—	—	—	—	—	—	454.498	100,00
1889	—	—	—	—	—	—	479.603	105,52
1890	70.779	723.026	—	8,92	91,08	—	793.805	174,66
1891	70.585	35.883	706.557	8,68	4,41	86,90	813.025	178,88
1892	73.158	58.562	731.333	8,48	6,79	84,74	863.053	189,89
1893	60.906	76.334	726.642	7,05	8,84	84,11	863.882	190,07
1894	48.299	59.563	633.310	6,52	8,04	85,45	741.172	163,07
1895	40.615	47.949	552.274	6,34	7,48	86,18	640.838	141,00
1896	—	—	—	—	—	—	628.935	138,38
1897	—	—	—	—	—	—	484.756	106,66
1901	153.057	14.096	685.671	17,95	1,65	80,40	852.824	100,00
1902	242.369	786.517	—	23,56	76,44	—	1.028.886	120,64
1903	252.779	909.514	—	21,75	78,25	—	1.162.293	136,29
1904	227.729	1.041.513	—	21,05	78,95	—	1.319.242	154,69
1905	290.657	1.185.269	—	19,69	80,31	—	1.475.926	173,06
1906	280.224	1.220.546	—	18,67	81,33	—	1.500.770	175,98
1907	280.875	1.257.642	—	18,15	81,27	—	1.547.717	181,46
1908	279.633	1.264.423	—	18,11	81,89	—	1.544.056	181,05
1909	280.096	1.235.917	—	18,48	81,52	—	1.516.013	177,76
1910	278.051	1.278.102	—	17,87	82,13	—	1.556.153	182,47



referimos a la compra de material móvil suficiente, pero sobre todo, a las innumerables obras de mejora del trazado, el establecimiento de doble vía entre Bilbao y Las Arenas y, fundamentalmente, a la construcción de un ramal entre Matico y La Esperanza (frente a la Iglesia de San Nicolás), donde se ubicaría la estación cabecera eliminando las limitaciones que la lejanía de la anterior ocasionaba. El crecimiento interanual del movimiento de viajeros entre 1901 y 1910 que fue del 8,24 % no deja sombra alguna sobre la efectividad de los cambios.

Lo verdaderamente significativo está en la duplicidad, esto es, en la existencia de dos medios de transporte como el ferrocarril de Bilbao a Plencia y el tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorta, que explotan una misma área, evidenciando la complejidad, el desarrollo y la modernidad alcanzada por la sociedad vizcaína en un espacio de tiempo relativamente corto. Un área, la margen derecha de la Ría que, si bien es cierto que en su parte baja presenta una concentración de población importante y observa la presencia de numerosos intereses industriales, el hecho de que más del 50 % de los billetes expedidos por el ferrocarril lo fueran durante la temporada estival<sup>133</sup>, evidencia la segregación social y espacial que presenta el municipio de Guecho, que la distingue respecto a la situación en que se encuentran los situados en la orilla opuesta.

En efecto, en tabla 5.9 podemos observar la evolución seguida en la explotación del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete. Cuando Pablo de Alzola, ingeniero que proyectó la línea, afirmaba que «la vía férrea de Portugalete se asemeja por su densidad de población y los elementos de vida de la zona que recorre, a los ferrocarriles metropolitanos del interior y arrabales de las grandes ciudades»<sup>134</sup>, nos estaba indicando con claridad cuáles serían los tráficos a los que estaba llamado a servir este medio de locomoción.

Sin duda que uno de ellos era el transporte de viajeros. Si observamos las Tablas 5.1 y 5.2 donde se recogen los censos de población de los años 1877 y 1887, veremos cómo los Ayuntamientos de Bilbao, Abando, Baracaldo, Sestao y Portugalete, esto es, los afectados por la línea del ferrocarril, pasaron de 44.345 a 71.441 habitantes en apenas diez años. Más aún, si tomáramos como base el último de los censos citados, veríamos cómo el 44,3 por ciento de los habitantes residía en las proximidades del ferrocarril de Bilbao a Portugalete, porcentaje que se eleva al 53 por ciento respecto al registro efectuado en 1900. El crecimiento demográfico

<sup>133</sup> Si efectuamos un corte en la explotación del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas, veremos que el 54,5 % de los viajeros circularon durante los meses de junio a septiembre, cifra que es del 51,6 % para el ejercicio de 1892, descendiendo por efecto de la crisis al 48,2 % en 1895.

<sup>134</sup> Memoria presentada por el Consejo de Administración del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete a la Junta General de Accionistas, celebrada el día 30-5-1890. Imp. Casa de la Misericordia. Bilbao, 1890. (Pág. 8)

Tabla 5.9: Rendimiento bruto y movimiento de viajeros del F.C. Bilbao a Portugalete

	Prod. Bruto (ptas.)	Total Viajeros	Viaj. Km.	Viaj. Tren	Viaj. Tren/Km.	Prod. Km.	Prod. Tren	Prod. Tren/Km.
1888	176.302	686.836	68.684	59,28	7,41	17.630,20	15,21	1,52
1889	412.219	1.546.376	128.865	97,18	8,09	34.351,58	25,90	2,15
1890	602.305	2.210.942	184.245	136,73	11,39	50.192,08	37,25	3,10
1891	690.966	2.627.210	218.934	156,22	13,01	57.580,50	41,08	3,42
1892	651.075	2.474.131	206.178	133,93	11,16	54.256,25	35,24	2,93
1893	672.906	2.415.737	201.318	130,87	10,90	56.075,50	36,45	3,03
1894	691.780	2.443.777	203.648	134,01	11,16	57.648,32	37,93	3,16
1895	664.397	2.270.291	189.190	120,79	10,06	55.366,44	35,35	2,94
1896	495.721	2.077.530	173.127	102,94	8,57	41.276,76	24,56	2,04
1897	484.284	1.871.487	155.957	91,74	7,64	40.857,63	15,93	1,32
1898	425.778	1.774.074	147.840	—	—	35.481,47	—	—
1899	407.071	1.850.324	154.194	90,02	7,50	33.922,60	19,80	1,65
1900	489.779	2.129.472	177.456	—	—	40.814,88	—	—
1901	528.671	2.202.796	183.566	—	—	44.055,92	—	—
1902	607.375	2.336.057	194.671	112,79	9,39	50.614,56	29,32	2,44
1903	574.315	2.127.093	177.258	104,45	8,70	47.859,58	28,20	2,35
1904	533.000	2.049.998	170.833	94,93	7,91	44.416,63	24,68	2,05
1905	518.584	1.994.553	166.213	91,93	7,66	43.215,32	23,90	1,99
1906	—	1.964.541	126.725	—	—	—	—	—
1907	—	1.991.948	128.512	—	—	—	—	—
1908	—	1.766.739	113.983	—	—	—	—	—
1909	—	1.623.884	104.766	—	—	—	—	—
1910	—	1.609.200	103.819	—	—	—	—	—
1911	—	1.507.562	97.262	—	—	—	—	—
1912	—	1.569.617	101.265	—	—	—	—	—
1913	—	1.570.287	101.308	—	—	—	—	—

Fuente: Elaboración propia a través de los datos estadísticos que proporcionan las memorias anuales de la Compañía.

resulta excepcional en localidades como Sestao, con tasas interanuales del 7,2 entre 1877 y 1900. Pero ocurre lo mismo con Baracaldo, Bilbao y Portugalete, con porcentajes del 4,1-3,8 y 3,2 respectivamente. Y lo que es más importante quizá, los desplazamientos de esta población dejan de ser un hecho aislado, para convertirse en la cotidianeidad para un nutrido grupo de trabajadores que se dirigen a diario a las fábricas ubicadas en la margen izquierda.

Las cifras del tráfico de viajeros del ferrocarril de Bilbao a Portugalete tampoco dejan lugar a las dudas. La explotación se iniciaba parcialmente hasta Baracaldo el 19 de marzo de 1888. Ese año, a pesar de no estar completo y disponer de un material móvil escaso, la línea transportaba a 686.836 viajeros. El número de viajeros que utiliza el ferrocarril continúa incrementándose, llegando a ser de 2.627.210 durante el año 1891. Si atendemos al número de viajeros por kilómetro, se pasa de apenas 68.684 durante el año 1888, a 218.934 cuatro años después. Y sin embargo, estas cifras no fueron superadas hasta la segunda década del siglo XX, por lo que al transporte de viajeros se refiere. Además de razones de tipo coyuntural, como podían ser los acontecimientos funestos de 1898, o incluso la aparición de los brotes coléricos durante el año 1893, que afectaron de manera especial a la margen izquierda, hay que añadir otra razón, quizá la más importante. Nos referimos a la enorme concurrencia entre los dos medios de locomoción que articularon esta zona.

En efecto, el tranvía de Bilbao a Santurce, que como mencionamos con anterioridad había comenzado su explotación mediante la tracción animal<sup>135</sup>, cambiaba ésta por la eléctrica en 1896. Las repercusiones del todo punto positivas que tuvo para la Compañía Tramways & Électricité de Bilbao ya las hemos visto, concretándose en un incremento notable del número de viajeros. Todo lo contrario a lo que sucedió en el ferrocarril de Bilbao a Portugalete, que vio reducir de manera sustancial su mercado y los ingresos obtenidos en el movimiento de viajeros. Así, mientras que en 1896 el ferrocarril movilizaba un total de 2.077.530 personas, al año siguiente (que coincide con el primero de explotación completa del Tranvía Eléctrico de Bilbao a Santurce), el número descendía hasta 1.871.487. Lo mismo podemos decir de los ingresos obtenidos por este concepto, que pasan de 664.397 pesetas en 1895 a únicamente 484.284 durante el ejercicio de 1897. Es cierto que las cifras de viajeros del ferrocarril experimentaron una cierta mejoría en los primeros años del siglo XX, pero no recuperaría sus índices

<sup>135</sup> Es numerosa la bibliografía existente sobre los transportes urbanos. En este sentido es muy ilustrativa la recopilación de Merlin, Pierre, 1984, *Bibliographie sur la planification des transports urbains*. Presses Universitaires de Vincennes. Saint-Denis. Sobre la aparición e incidencia de los distintos sistemas de transporte urbano en Europa y Estados Unidos, ver, McKay, John.: *Les transports Urbains en Europe et aux Etats-Unis. 1850-1914*. Les Annales de la recherche urbaine, n.º 23-24, páginas 115-126.

más elevados hasta 1920 con 2.775.500 viajeros. Y sin embargo, para estas mismas fechas el tranvía de Bilbao a Santurce movilizaba 6.001.868 viajeros, esto es, todavía muy por encima de las cifras del ferrocarril. Y es que difícilmente las ocho estaciones del ferrocarril, su cierta lejanía de los núcleos urbanos (salvo la estación de Bilbao) y sus tarifas, podían competir con las 54 paradas establecidas por el tranvía, su proximidad a las edificaciones, fábricas, etc., así como sus tarifas más baratas.

Donde sí competía y con ventaja el ferrocarril de Bilbao a Portugalete, respecto al tranvía eléctrico de Bilbao a Santurce, era en el transporte de mercancías. Ni las cualidades urbanas de los tranvías, que circulaban por las calles de los municipios y las carreteras que unían a éstos, ni por las características y capacidad de sus vagones, estaban en situación de restarle un volumen significativo al Ferrocarril.

Como podemos ver en tabla 5.10, el tráfico de mercancías del ferrocarril de Bilbao a Portugalete presenta un *trend* claramente ascendente. No en vano, de las 214 industrias registradas en Vizcaya en 1911, según la Estadística de la Producción y Localización Industrial<sup>136</sup>, el 63 por ciento estaban radicadas en la ría bilbaína. La conducción de minerales de hierro fue otra de las actividades fundamentales de esta línea. Nos referimos a los minerales beneficiados en Ollargan, Miravilla, Iturrigorri, etc., situados en las proximidades de Bilbao. Pero también a las explotaciones de Matamoros, Triano, Galdames o Sopuerta. Para todas ellas la línea de Bilbao a Portugalete resultaba esencial, al conducir los minerales hasta las fábricas siderúrgicas de la zona, incluso hasta Zorroza, Olaveaga o La Casilla, donde se transbordaban a otras líneas. La conducción de carbón en grandes volúmenes, materias primas, manufacturas o productos alimenticios, ocuparon también lugares destacados en cuanto a las mercancías transportadas. La construcción de apeaderos, terceras vías para regular la marcha de los trenes, ampliaciones de estaciones marítimas para facilitar los embarques o, la construcción del ramal de Cantalojas a Olaveaga (enlace de la línea con las instalaciones de Norte) son pruebas del dinamismo de este tráfico. Así, de las 106.874 toneladas transportadas el primer año de explotación completa, se pasaba a 501.942 en 1898. Los ingresos tampoco dejan de incrementarse siendo el último de los años citados, el primero en el que los beneficios obtenidos por el tráfico de mercancías eran superiores a los alcanzados por el movimiento de viajeros. Ciertamente no es ajena a esta situación la electrificación del tranvía de Bilbao a Santurce, que como ya hemos visto, restó un contingente muy significativo de viajeros que antes lo hacía mediante el ferrocarril.

<sup>136</sup> Liga Vizcaína de Productores. Protección a la Industria Nacional. Carpeta, n.º 59.

Tabla 5.10: Tráfico de mercancías y rendimientos del ferrocarril de Bilbao a Portugalete

	Tn.	Prod. Brutos (ptas.)	Tn. Km.	Tn. Tren	Tn. Tren/Km.	Prod. Km.	Prod. Tren	Prod. Tren/Km.
1888	73.678	41.286	6.139,83	108,50	9,04	3.440,50	60,80	5,06
1889	106.874	99.921	8.906,16	87,81	7,31	8.326,75	82,10	6,84
1890	191.522	179.027	15.960,16	75,04	6,25	14.918,91	70,15	5,84
1891	189.337	223.859	15.778,08	76,77	6,39	18.654,91	90,77	7,56
1892	234.280	230.405	19.523,33	72,65	6,05	19.200,41	71,46	5,95
1893	304.147	286.581	25.345,58	64,39	5,36	23.881,75	60,67	5,05
1894	356.017	325.405	29.668,08	70,77	5,89	27.117,08	64,69	5,39
1895	358.285	299.740	29.857,08	59,64	4,97	24.978,33	49,89	4,15
1896	372.526	325.213	31.043,83	63,63	5,30	27.101,08	55,55	4,62
1897	385.381	352.764	32.115,08	72,94	6,07	29.397,00	66,77	5,56
1898	501.942	451.748	41.828,50	—	—	37.645,66	—	—
1899	592.265	544.883	49.355,41	90,76	7,56	45.406,91	83,50	6,95
1900	548.773	565.236	45.731,08	—	—	47.103,00	—	—
1901	469.480	502.344	39.123,33	—	—	41.862,00	—	—
1902	504.154	559.611	42.012,83	98,10	8,17	46.634,25	108,89	9,07
1903	566.955	686.015	47.246,25	103,93	8,66	57.167,91	125,75	10,47
1904	424.169	568.386	35.347,41	79,98	6,66	47.365,50	107,18	8,93
1905	623.054	797.509	51.921,16	93,72	7,81	66.459,08	119,96	9,99

Fuente: Elaboración propia a través de los datos estadísticos que proporcionan las memorias anuales de la Compañía.

Además de las líneas de ferrocarril urbanas o suburbanas, junto con los trayectos desarrollados por los tranvías en el interior de Bilbao y uniendo algunos municipios cercanos, la capital vizcaína también era el punto de partida de otros medios de locomoción no menos importantes. Claro está que no se les puede clasificar como un transporte genuinamente urbano, toda vez que transcurren más hacia el interior de la provincia. No obstante y dado que tienen sus estaciones cabeceras en Bilbao, además de articular espacios cercanos a la capital, no nos resistimos a realizar siquiera algún comentario.

La Tabla 5.11 presenta el movimiento de viajeros, tráfico de mercancías y rendimientos del Ferrocarril Central de Vizcaya, que discurre entre Bilbao y Durango. Si observamos con detenimiento el número total de personas que utilizaron los servicios del Central, vemos que responde a un movimiento continuado y ascendente, aunque con ciertas inflexiones en la tendencia alcista. La primera tiene lugar con ocasión de la influencia negativa que tuvo la epidemia de cólera, que se abate sobre la provincia desde finales de 1887 y que se nota de manera más evidente en el primer semestre del año siguiente. Su incidencia negativa en los transportes fue evidente, pasando el Central de movilizar 296.523 viajeros a únicamente 269.975 en las fechas mencionadas, con una pérdida de más de nueve puntos sobre el índice 100 correspondiente al año 1883. Las consecuencias de la epidemia se dejaron sentir, en mayor medida, en la movilidad de la población menos acomodada que ve reducidos sus desplazamientos a los estrictamente necesarios. «En cambio, la emigración de las gentes pudientes a país extranjero ha aumentado, disminuyendo notablemente el contingente de viajeros en el nuestro»<sup>137</sup>.

El comienzo en la explotación de los ferrocarriles de Amorebieta a Guernica y de Durango a Zumárraga, ambos partiendo de estaciones pertenecientes al Central, son algunos de los motivos que ayudaron a la recuperación de los tráficos. En efecto, durante el ejercicio de 1886, año de la apertura parcial del ferrocarril de Durango a Zumárraga (entre Durango y el balneario de Zaldivar), el Central recupera el índice 100, aumentando de manera progresiva en los años sucesivos hasta alcanzar la cifra de 414.382 viajeros en 1891. Las ventajas de la apertura de otros ferrocarriles eran notorias. Por una parte, al estar combinados los servicios en Amorebieta y Durango, muchos de los viajeros captados en las líneas citadas podían continuar su viaje hasta Bilbao y viceversa. Es evidente que existe una proporcionalidad directa entre el número de kilómetros de vía y líneas combinadas, con el movimiento de viajeros y mercancías. A esto habría que añadir los beneficios obtenidos al disminuir los gastos de explotación, toda vez que estos eran compartidos en parte con las otras compañías.

<sup>137</sup> Actas del Consejo de Administración del Ferrocarril Central de Vizcaya. Sesión de 10-3-1886

Tabla 5.11: Tráfico y rendimientos del ferrocarril central de Vizcaya, 1882-1902

	Total Viaj.	Índice 100	Ptas. Viaj.	Total Tn.	Ptas. Tn.	Total Prod.	Total Gast.	Total Líqu.
1882	162.126	55,0	187.315	7.649	41.062	228.377	92.780	135.597
1883	289.992	100,0	321.202	32.370	139.037	470.276	190.739	269.537
1884	296.523	102,2	323.900	45.394	166.043	489.943	202.850	287.093
1885	269.975	93,0	293.709	46.830	176.773	470.482	222.523	247.959
1886	291.360	100,4	328.459	46.915	183.935	512.349	216.716	295.638
1887	301.427	103,9	337.542	60.434	202.006	539.548	227.240	312.307
1888	331.880	114,4	382.778	76.410	261.555	644.332	232.912	411.419
1889	359.597	124,0	422.841	80.973	291.999	714.841	263.130	451.710
1890	395.863	136,5	478.201	99.291	327.465	805.666	269.883	535.783
1891	414.382	142,8	503.869	100.775	324.817	828.686	278.682	550.004
1892	406.081	140,0	492.372	91.051	328.572	820.944	263.342	557.602
1893	397.248	136,9	482.221	82.579	322.865	805.085	261.342	543.759
1894	388.407	133,9	512.834	82.746	330.870	843.704	302.045	541.659
1895	380.329	131,1	491.524	88.627	334.493	826.017	298.712	527.305
1896	415.545	143,2	523.878	90.863	343.822	867.701	311.923	555.778
1897	390.992	134,8	510.983	104.182	391.577	902.560	331.094	571.465
1898	402.279	138,7	511.966	116.326	402.543	914.500	350.694	563.814
1899	454.155	156,6	582.433	143.901	448.803	1.031.236	346.065	685.170
1900	513.186	176,9	646.722	148.320	490.249	1.136.971	416.168	720.803
1901	555.290	191,4	695.299	148.589	519.136	1.214.434	503.527	710.826
1902	566.883	195,4	696.191	188.558	584.172	1.280.364	580.952	699.411

Fuente: Elaboración propia a través de los datos estadísticos que proporcionan las memorias anuales de la Compañía.

La última de las inflexiones tiene jugar a partir del año 1899. Aca-  
bados los conflictos coloniales no sólo se ponía fin a la acción bélica,  
sino también a la situación de incertidumbre y pesimismo que reinaba  
en la economía en general. Si a esto unimos la apertura del ferrocarril  
de Elgoibar a San Sebastián, quedando unidas de esta forma las dos  
capitales marítimas, no es de extrañar que el tráfico de viajeros del  
Central se incrementara notablemente alcanzando los 566.883 du-  
rante el ejercicio de 1902. En los veinte años que median desde el  
comienzo de la explotación hasta el año 1902, el Central experi-  
mentó un índice de crecimiento anual acumulativo del 4,54 cifra que  
da la medida de la vitalidad de la Cuenca del Ibaizabal y del desarrollo  
de un ferrocarril de apenas 40 kilómetros.

Sin embargo, carecemos de datos directos sobre el movimiento de  
viajeros y mercancías por estaciones de expedición o de llegada.  
Esto limita notablemente nuestra capacidad de maniobra, dado que  
no sabemos las cifras correspondientes a Bilbao y municipios co-  
lindantes, imposibilitando discernir qué parte del tráfico podía ser  
calificado como urbano o interurbano. La única posibilidad es acu-  
dir a noticias cualitativas o a datos indirectos. De este modo y si  
efectuamos un corte en los años 1886, 1891 y 1902, veríamos que  
en los cuatro meses correspondientes a la temporada estival se  
habrían movilizado el 42,6-42,5 y 47,9 por ciento respectivamente  
del total de viajeros que circularon por la línea. Recordar que en  
el área de influencia del Central existían numerosas playas, balnea-  
rios y demás establecimientos de recreo donde acuden las élites  
urbanas y clases más acomodadas. Pero no son los únicos. Tam-  
bién la clase media representada por profesionales, rentistas, pe-  
queños comerciantes, etc., incluso las clases más populares tendrían en el Ferrocarril Central un vehículo idóneo para desplazarse  
a las numerosas romerías y fiestas euskaras que se celebran por  
toda la geografía vasca. El resto del año, los coches eran utilizados  
de manera prioritaria por trabajadores y aldeanos que acuden a  
diario a los centros fabriles o a Bilbao para llevar sus productos  
perecederos. No en vano, la línea de Bilbao a Durango se la co-  
nocía con el sobrenombre de «el tren de las lecheras»<sup>138</sup>, por la  
actividad desplegada por los aldeanos que acudían a los mercados  
ciudadanos.

En cualquier caso, la importancia que tenía para este ferrocarril el  
hecho de tener su estación cabecera en Bilbao queda patente con  
examinar la Tabla 5.12. En él podemos ver los rendimientos brutos  
por estaciones, además del obtenido por tráfico combinado con  
otras líneas. La aportación de la estación de Bilbao es absoluta-  
mente definitiva, si tenemos en cuenta que es aquí donde se al-

<sup>138</sup> Orueta, Jose, *Memorias de un bilbaíno. 1870 a 1900*. «Apenas terminada la guerra (...) los bilbaínos empezaron a lanzarse a la empresa de la comunicación, como el tranvía de Bilbao a Las Arenas (...), o el Ferrocarril de Bilbao a Durango, que se le recibió con el despectivo nombre del el tren de las lecheras...». (Pág. 151).



Tabla 5.12: Rendimientos brutos por estaciones y combinado del F.C. Central de Vizcaya (ptas.)

	1896	1897	1898	1899	1900	1901
Bilbao	385.611	380.962	398.429	461.111	514.765	543.990
Durango	123.757	125.576	124.141	130.994	138.312	139.201
Amorebieta	66.395	70.714	71.858	78.340	87.692	85.852
Lemona	32.102	31.094	32.521	37.085	41.071	50.213
Zuazo	18.118	37.611	44.702	51.595	52.129	50.788
Usánsolo	11.349	9.864	23.099	18.034	28.451	32.944
Euba	9.442	8.525	11.469	12.607	15.486	14.768
Dos Caminos	5.531	5.488	6.009	6.304	5.663	9.090
Ariz	—	—	651	1.413	1.635	2.316
Líneas Combinadas	272.395	289.725	260.055	293.604	314.619	345.812
Total Bruto	924.701	959.560	972.935	1.091.086	1.199.823	1.274.975

Fuente: Elaboración propia a través de los datos estadísticos que proporcionan las memorias anuales de la Compañía.

canza los rendimientos más importantes con el 41,7 por ciento de los ingresos totales durante el ejercicio de 1896, que se incrementan durante el año 1901 al 42,6 por ciento. Mientras tanto, las estaciones de Zuazo (Galdácano), Dos Caminos o Ariz, todas ellas próximas a la capital, se sitúan muy por debajo de ésta, aunque también en un tono ascendente, lo que constituye una prueba más de la influencia que sobre estas localidades tuvieron los procesos de aceleración económica y social.

También la cuenca del Cadagua se benefició de este proceso. Y esta fue, precisamente, uno de los objetivos del ferrocarril del Cadagua que transcurre en principio entre Zorroza y Balmaseda. Esto es, comunicar la población y los intereses económicos de esta área con Bilbao. En efecto, además de las explotaciones mineras en Zaramillo e Iraúregui, hay que añadir el transporte de materias primas y de productos elaborados de algunas industrias explotadas de modo tradicional hasta entonces, como es el caso de la metalurgia de Santa Agueda (Castrejana), Aldanondo o Nuestra Señora de Guadalupe (Alonsótegui) e incluso la Papelera del Cadagua (ubicada en Aranguren), establecimientos fabriles que verán incrementada su participación en el conjunto de la economía vizcaína gracias a la presencia del ferrocarril. La línea del Cadagua, de apenas 28 kilómetros de longitud, era inaugurada el 29 de noviembre de 1890. Su actividad durante los pocos años en que fue explotada de manera individual debió de ser importante, si tenemos en cuenta que repartió dividendos del 11 por ciento<sup>139</sup>. A ello contribuyó sin duda, su escaso endeudamiento y limitados gastos financieros, así como el reducido coste del primer establecimiento al no prolongar su línea hasta Bilbao.

Precisamente, una de las primeras medidas adoptadas por la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao<sup>140</sup> fue la de construir el ramal entre Zorroza y Bilbao. Lo cierto es que la idea ya había surgido desde el instante mismo en que se planificó el ferrocarril del Cadagua. Consideraciones de tipo económico desaconsejaron su realización<sup>141</sup>. La prolongación hasta Bilbao encarecía

<sup>139</sup> Gaceta de los Caminos de Hierro. Año XXXVIII, n.º 27. 2 de julio de 1893. (Págs. 317-18).

<sup>140</sup> Recordar que la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, constituida el 7 de julio de 1894, explotaría las líneas de Zorroza a Valmaseda, de Zalla a Solares y de Solares a Santander.

<sup>141</sup> Las dificultades técnicas para ejecutar los apenas 5 kilómetros que separan Zorroza de Bilbao fueron grandes. Nos referimos a la construcción de un túnel de 180 metros de longitud y vía doble, para unir las estaciones de viajeros de la Concordia, con la de mercancías (Amézaga) situada en las proximidades de la plaza de toros. El resto del ramal transcurre paralelo a la carretera de Santander, hasta empalmar con la línea del Cadagua en Zorroza. El presupuesto total de las obras ascendía a 3.395.182 pesetas, casi 680.000 pesetas por kilómetro, lo cual no deja ninguna duda sobre la magnitud de los trabajos. Solamente los 4.790 m<sup>2</sup> de los terrenos de la Concordia (propiedad de Norte) costaron 735.863 pesetas, mientras que los 44.222 m<sup>2</sup> de Amézaga se elevaron a 271.034. Recordar que en esas fechas estaba en plena efervescencia las obras del Ensanche bilbaíno, por lo que no debe extrañar el precio de los terrenos.

mucho el presupuesto, mientras que el contingente de viajeros y mercancías que podía prestar no eran suficientes como para justificar la inversión necesaria. Sin embargo, las aceleraciones históricas hacían resucitar un proyecto imposible de realizar hasta entonces. Las circunstancias habían variado mucho. Zorroza ya no era la cabecera de una línea de 28 kilómetros, sino de más de 300, por la construcción del ferrocarril Hullero de la Robla a Balmaseda. Un acuerdo entre ambas sociedades permitía a la primera acarrear desde Balmaseda hasta Zorroza los carbones, mercancías en general y viajeros provenientes de la línea leonesa. Ahí no acaba todo. La constitución de la Compañía de Santander a Bilbao, permitía terminar las obras de la línea entre Zalla y Solares, quedando comunicadas ambas capitales. El mismo crecimiento de Bilbao hacia barrios como Basurto o Zorroza, o la necesidad de crear infraestructuras precisas para las industrias que se estaban radicando en esta zona, hacían imprescindible su construcción. Prueba de la vitalidad del ramal de Zorroza a Bilbao fue la ampliación para vía doble poco después de su inauguración en 1898. Como hemos señalado en otras ocasiones, la instalación de una estación cabecera lo más cerca posible del casco urbano era otra de las necesidades imperiosas de cualquier compañía de transportes, de ahí que para la construcción de la estación de la Concordia no se reparara en gastos, toda vez que está situada en el mismo centro de Bilbao y en conexión con otros ferrocarriles.

Simultáneamente, la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao abordaba la construcción del ramal denominado de la Industrial a Azbarren. Este ramal de algo más de siete kilómetros era imprescindible para comunicar todos los tráficos de las distintas líneas de vía estrecha que operaban en Bilbao, culminando de paso las obras que en materia de infraestructura ferroviaria se realizaron en la capital hasta la segunda década de este siglo. No obstante y sin restar importancia a la conexión de esta amplia red, evitando los transbordos de viajeros y mercancías, el ramal de Azbarren se mostró en sus primeros años muy útil para el acarreo de minerales explotados en los criaderos de Miravilla, Larrasquitu e Iturrigorri. No obstante, las continuas dilaciones en la tramitación de la proposición de ley en las Cortes, junto con las numerosas dificultades técnicas <sup>142</sup>, retrasaron su apertura hasta diciembre de 1906.

En el cuadro podemos apreciar el movimiento de viajeros y tráfico de mercancías, así como sus respectivos ingresos y los totales brutos. Desafortunadamente, las memorias de la Compañía de Ferrocarriles de Santander a Bilbao únicamente ofrecen datos segregados de cada una de las líneas que la componían para los años 1895 al 97, lo que hace imposible conocer con exactitud qué parte del

<sup>142</sup> Las dificultades técnicas de ejecución estaban en la construcción de tres túneles, en el barranco de Iturrigorri, en San Adrián y monte Ollargan respectivamente, además de los viaductos de La Peña y barranco de La Buja.

Tabla 5.13: Tráfico de viajeros y mercancías de la líneas del F.C. de Santander a Bilbao

	Total viaj.	Índice 100	Ptas. viaj.	Viaj. Km.	Tn.	Ptas. Tn.	Ptas. Brut.
1895	611.771	54,89	—	—	93.932	—	683.696
1896	909.525	81,49	—	—	122.914	—	1.083.059
1897	1.113.626	100,00	965.701	8.909,0	164.818	—	1.607.571
1898	804.663	72,26	1.051.049	6.437,3	198.782	576.162	1.751.757
1899	1.044.271	93,77	1.358.899	8.354,1	277.508	823.480	2.386.841
1900	1.184.350	106,35	1.418.900	8.904,8	292.087	937.063	2.600.396
1901	1.333.892	119,78	1.498.623	10.029,2	363.001	1.068.554	2.903.229
1902	1.414.931	127,06	1.601.296	10.638,5	569.204	1.390.701	3.270.113
1903	1.293.079	116,11	1.512.702	9.722,3	664.759	1.481.512	3.111.016
1904	1.352.058	121,41	1.491.554	10.165,3	709.945	1.629.602	3.238.770
1905	1.473.574	132,32	1.522.525	11.079,5	900.111	1.845.125	3.517.458
1906	1.461.869	131,27	1.563.740	10.909,4	952.547	1.932.550	3.636.048
1907	1.391.059	124,91	1.519.152	10.381,0	892.067	1.851.368	3.672.877
1908	1.345.750	120,84	1.483.501	10.042,9	756.941	1.682.854	3.425.690
1909	1.254.824	112,68	1.357.875	9.364,3	813.056	1.739.209	3.352.805
1910	1.431.016	128,50	1.413.419	10.679,2	854.273	1.810.163	3.490.280

Fuente: Elaboración propia a través de los datos estadísticos que proporcionan las memorias anuales de la Compañía.

contingente de viajeros o de mercancías eran transportadas por unas u otras. Tampoco disponemos de datos del tráfico por estaciones, dificultando aún más si cabe el conocimiento sobre la naturaleza urbana o suburbana de los mismos.

El comportamiento seguido por el movimiento de viajeros puede calificarse como desigual, apreciándose dos periodos. La primera fase mantiene un trend ascendente, comenzando en 1895 con 611.711 viajeros. Recordar que aún no se podía hacer la totalidad del viaje entre Santander y Bilbao (Zorroza), correspondiendo a la línea del Cadagua el 38,5 de los viajeros, siendo el resto del Ferrocarril de Santander a Solares. El año 1897 es el primero en el que se puede hacer sin solución de continuidad el trayecto entre ambas capitales. La respuesta sería inmediata, siendo 1.113.626 los viajeros que utilizaron los servicios de la Compañía. El aporte de la línea de Zalla a Solares al tráfico general, con ser importante al alcanzar el 26 por ciento del total de viajeros, se situaba muy lejos de las cifras consideradas como óptimas. El dato confirmaría la falta de complementariedad entre las provincias de Santander y Vizcaya, siendo pocas las personas que se desplazarían por la totalidad de la línea. Esto es, la Compañía de Ferrocarriles de Santander a Bilbao explotaba líneas con gran interés al interior de cada una de ellas, sobre todo por lo que hace referencia a los extremos, pero con escasos intercambios entre unas y otras, que son mayores en el caso de los viajeros y mínimas respecto a las mercancías.

Si hasta ahora hemos visto que la línea de Santander a Solares acaparaba el mayor contingente de viajeros, al menos en los primeros años de explotación, no ocurre lo mismo respecto a los rendimientos brutos obtenidos. En efecto, mientras que la línea del Cadagua entre Zorroza y Balmaseda alcanzaba una facturación de 187.594 pesetas por los 219.504 viajeros que utilizaron su vía en 1896, la de Santander a Solares lograba unas ganancias brutas de 204.817 pesetas por los 391.771 viajeros movilizados<sup>143</sup>. Pues bien, apenas transcurridos tres años, del total de 1.051.049 pesetas brutas ingresadas por el movimiento de viajeros, a la línea del Cadagua le correspondía un porcentaje del 33,18 por ciento, mientras que la de Santander a Solares apenas si llegaba al 24 por ciento. ¿Significa esto que la línea del Cadagua había incrementado su participación en el número de viajeros?. Lo cierto es que no fue así. Durante el ejercicio de 1898, la línea del Cadagua movilizaba un total de 298.862 viajeros, siendo 523.252 los transportados entre Santander y Solares. Se confirmaría de este modo la mejor disposición de la línea montañesa para el movimiento de viajeros, atendiendo a que recorre el área más habitada de la provincia, incluida la capital. Recordar que la primera de las líneas citadas contaba con 28 kilómetros, mientras que la segunda únicamente tenía 18. No es

<sup>143</sup> Gaceta de los Caminos de Hierro. Año XLI, n.º 26. 28 de junio de 1896. (Pág. 305).

necesario insistir en que por entonces las tarifas se establecían por la categoría del coche utilizado y los kilómetros recorridos, siendo muy posible que los desplazamientos por el Cadagua fueran a mayor distancia que los registrados en la otra línea. En cualquier caso, lo que es absolutamente cierto es que la línea de Zorroza a Balmaseda obtenía los mayores ingresos brutos y líquidos, tanto en el movimiento de viajeros como en el tráfico de mercancías, siendo una prueba más del dinamismo alcanzado por la Cuenca del Cadagua desde la apertura del ferrocarril.

La inauguración del tramo entre Zorroza y Bilbao el 30 de julio de 1898 no se hacía en las mejores circunstancias políticas y económicas. Los conflictos coloniales mantenidos por España, junto con las negociaciones de los tratados comerciales y «guerras» aduaneras que se suceden en Europa, no constituían una buena carta de presentación. Pasados los conflictos, la compañía comenzaba a recuperar los índices de tráfico anteriores, incrementados ahora con los aportes que le llegaban del ferrocarril de La Robla. El convenio posibilitaba el uso del ramal recién inaugurado entre Zorroza y Bilbao, evitando los transbordos y el horario nocturno hasta entonces vigente<sup>144</sup>. El movimiento de viajeros continuó incrementándose, movilizando en 1902 un total de 1.414.931 personas. O lo que es lo mismo, mientras que en el año 1897, antes de la inauguración del ramal hasta Bilbao y la firma del acuerdo con La Robla se movilizaban 8.909 viajeros por kilómetro, durante el ejercicio de 1902 éstos se elevaban a 10.638.

Sin embargo las alegrías no duraron mucho. La construcción de un vía paralela entre Balmaseda y Luchana por parte del ferrocarril de La Robla, repercutió de manera negativa tanto en el número de viajeros como en los ingresos brutos. La competencia que se hacían entre las dos líneas obligaba a ambas compañías a disminuir las tarifas, beneficiando a los usuarios, pero poniendo en serias dificultades la rentabilidad de las mismas. La inauguración del ramal entre La Industrial y Azbarren en 1906, que posibilitaba efectuar un servicio combinado entre las compañías de Santander y Vascongados, junto con el arreglo de las diferencias con el Ferrocarril de La Robla, fueron las principales razones del incremento de viajeros durante ese año. Sin embargo, a partir de esta fecha comienzan a descender de modo continuado, no cesando esta situación hasta después de terminada la contienda mundial en 1919. Las razones de esta disminución hay que buscarlas en la finalización del período algido de aceleración de la economía vizcaína desde el 1898 hasta el «crack» bursátil bilbaíno de 1901, junto con la pau-

<sup>144</sup> Recordar que el ramal entre Balmaseda y Luchana del Ferrocarril de La Robla no se inauguró hasta el 15 de diciembre de 1902. Hasta entonces, los viajeros que quisieran dirigirse desde Bilbao a cualquier estación de La Robla, tenían que hacer hasta tres transbordos en apenas 34 kilómetros. En efecto, partían del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, descendiendo en Zorroza, tomaban los trenes del Cadagua hasta Iráuregui, donde se pasaba ya a los coches de La Robla.

latina disminución de las exportaciones de mineral o la restructuración de la industria siderúrgica manifestada en la desaparición de varias fábricas <sup>145</sup>.

No obstante, antes de que sucediera esto hay que señalar que el anuncio de la construcción de la línea del Cadagua coincidía con el proyecto de abrir una fábrica de tejidos en Balmaseda. Nos referimos a La Encartada (1892), que aprovecharía las instalaciones de un salto de agua para fabricar afamadas boinas. Un par de años antes, Joaquín de la Rica fundaba la fábrica de hilados y trenzados de yute denominada Rica Hermanos, construyendo sus instalaciones en Iráuregui. También en el sector textil del yute se fundaba en 1903 La Conchita, en Sodupe. Pero no serán estas las únicas empresas que se ubicarán en el entorno del ferrocarril, aprovechando la proximidad de la vía y del agua y energía proporcionadas por el río. En 1892, Enrique de la Cuadra Salcedo transformaba un molino harinero para levantar una fábrica de papel conocida con el nombre de La Carolina. También en Aranguren, Enrique Aresti y Torre, persona estrechamente ligada al ferrocarril, fundaba la Papelera del Cadagua, que junto con la anterior constituyeron el núcleo de lo que fue en 1901 La Papelera Española, que agruparía a una docena de fábricas en el País Vasco. El sector de transformación también estuvo representado. Es el caso de Alambres del Cadagua (1893), que utilizaría las antiguas instalaciones de Aldaondo, en Alonsótegui. Un año después se establece en Zalla, Plomos y Estaños Laminados, aprovechando las instalaciones de un salto de agua. Sin olvidarnos de la siderurgia de Santa Agueda, en Castrejana, o de los Talleres de Zorroza. Sin duda alguna, son datos suficientes que avalan el desarrollo industrial de la cuenca del Cadagua, beneficiada de la proximidad geográfica y de la aceleración económica de Bilbao y su Ría.

Pero quizá el contingente mayor de mercancías que circularon por el Ferrocarril del Cadagua fueron los minerales de hierro. Los yacimientos localizados en una franja estrecha, que incluye a las localidades de Güeñes, Alonsótegui y Zaramillo, amén de las explotaciones de Ollargan, Miravilla o el Morro, tendrían en esta línea y su ramal de La Industrial a Azbarren, uno de los elementos imprescindibles para el transporte de minerales hasta los embarcaderos situados en Zorroza.

No vamos a insistir mucho por lo que hace al transporte de mercancías. Pero sí indicar que de las 93.932 toneladas transportadas en 1895, a la línea del Cadagua le correspondía el 68,5 por ciento, siendo el resto para el ferrocarril de Santander a Solares. Las di-

<sup>145</sup> González Portilla, Manuel, *La formación de la sociedad...* Op. Cit. González Portilla constata la reducción de los 21 establecimientos siderúrgicos existentes en el país en 1904, a tan sólo 15 tres años después. La reconstrucción del Sindicato Siderúrgico constituye una respuesta más a las dificultades por las que atravesaba el sector.

ferencias se mantienen en 1897, una vez abierta la totalidad de la línea, correspondiéndoles el 64,7 por ciento y el 27,4 respectivamente. Las escasas doce mil toneladas transportadas por la línea de Zalla a Solares confirma las hipótesis adelantadas. Esto es, que el área recorrida por esta línea carecía de intereses industriales o económicos significativos. Por otro lado, queda patente la falta de complementariedad de las economías santanderina y vizcaína, a tenor de los escasos intercambios producidos entre ellas, al menos por lo que al transporte terrestre se refiere. Sea como fuere, lo que es indudable es el desarrollo alcanzado por la cuenca del Cadagua desde la inauguración del ferrocarril entre Zorroza y Balmaseda. De las 10.000 toneladas que pensaban podía arrastrarse el primer año de explotación, se pasa a más de 100.000 seis años después. Ciertamente la mayor parte de ellas corresponden a los minerales beneficiados en los yacimientos de Güeñes, Alonsótegui y Zaramillo, que se multiplican con la apertura del ramal de La Industrial hasta el arroyo de Urista en 1902, que permite acarrear los veneros de las minas Monte Fuerte y Malaespera, propiedad de Chávarri y Cía. Pero también son numerosas las fábricas que se crean al abrigo de las vías del ferrocarril, aprovechando sus instalaciones y la presencia de un río que proporciona agua y energía en abundancia. La ampliación de la línea hasta Bilbao, a pesar del enorme desembolso ocasionado, y el levantamiento de doble vía hasta Irauregui, evidencian el dinamismo alcanzado por todo el área del Cadagua. Desgraciadamente, las memorias no especifican el tipo de mercancías transportadas, por lo que nos resulta del todo punto imposible conocer con exactitud el partícipe de las mercancías generales en el total de los arrastres.

En este punto ponemos fin a la primera parte, sin duda la más extensa, toda vez que en ella se ponen las bases económicas y sociales de lo que fue y de lo que será Bilbao y área de influencia. Es el momento de la aceleración económica, de los cambios demográficos profundos, en definitiva, de la variación sustancial del panorama social, político y espacial. A esta aceleración tratan de responder los diferentes medios de locomoción urbanos e interurbanos construidos en esta primera fase, sin duda suficientes para satisfacer las necesidades creadas, habituando de paso a un uso cotidiano de los transportes públicos favorecidos, en última instancia, por los distintos usos de las áreas analizadas.

### **5.3. El transporte urbano. Bilbao y su área de influencia (1920-1930)**

No cabe la menor duda que a partir de la segunda década de este siglo podemos hablar con propiedad de la existencia de una «región urbana» que abarcaría la totalidad del bajo Nervión. Un área que incluiría desde Galdácano hasta el mar, por el río Ibaizabal;



desde Basauri a la desembocadura del mismo Nervión; desde Alonsótegui a Zorroza por la cuenca del Cadagua; desde Ortuella y San Salvador del Valle por el río Galindo hasta Baracaldo; y por supuesto buena parte del valle de Asúa y la margen derecha e izquierda de la Ría. Un área sin solución de continuidad, donde se entremezclan los lugares de habitación con los destinados a los procesos industriales, un espacio vital en definitiva, que tiene en Bilbao su maestro de ceremonias.

Y el ejemplo más palpable del dinamismo de toda esta área lo tenemos de nuevo en su comportamiento demográfico. Bilbao crece por encima del 3,6 en el período interanual de 1920-30, contando con una población de 161.987 habitantes según el censo de 1930. Pero lo mismo podemos señalar para localidades como Basauri, con índices del 6,15 o Galdácano, municipio muy próximo a la capital, que crece por encima del 3,2. Y, por supuesto, las localidades de la margen izquierda, encabezadas por Baracaldo que cuenta ya con 34.000 habitantes para las mismas fechas, o Sestao con 18.300 y Santurce-Ortuella que se aproxima a los 14.500. También la margen derecha contempla un crecimiento notable de la población, sobre todo de aquellos municipios más cercanos a Bilbao como son Deusto y Erandio antes de su anexión total en 1924, o Lejona, en los que se estaban instalando numerosos centros fabriles e industriales, favoreciendo de paso la concentración urbana. Sin olvidarnos de Guecho, con una tasa de crecimiento interanual cercana al 4 %, y con una población que supera los 16.500 habitantes según el registro del año 1930.

Los datos demográficos son avalados por numerosas intervenciones institucionales y privadas que señalan la gravedad del problema de la vivienda, especialmente la destinada a los elementos más desfavorecidos de la sociedad. O los problemas de urbanismo de una ciudad como Bilbao, que ya es demasiado grande y que presenta dificultades de habitabilidad en algunos barrios, de tráfico o de accesos cómodos a la ciudad.

Algunas de estas preocupaciones quedan reflejadas en la memoria presentada por Ricardo Bastida, arquitecto municipal, y Ramón de Belausteguigoitia<sup>146</sup>, jefe de la sección de fomento del Ayuntamiento de Bilbao, después de asistir en Londres al «Congreso de la Habitación» celebrado en 1921. Los técnicos municipales no dudan en afirmar lo deplorable de muchas construcciones de Bilbao, «inhabitables dentro de unos buenos principios de higiene y humanidad». O las deficiencias del propio Ensanche, insuficiente para el desenvolvimiento de futuras expansiones de la ciudad. Los 1.385 habitantes por hectárea del distrito de San Francisco o los 751 del de Santiago, contrastan con los apenas 270 del distrito de la Es-

<sup>146</sup> Bastida, Ricardo y Belausteguigoitia, Ramón, 1921, *Memoria sobre el Congreso de la Habitación y de los Ensanches de Londres y sus consecuencias*. Bilbao, Editorial Vasca.

tación, manifestando con claridad la dificultades de habitabilidad de ciertos barrios. Lo mismo podríamos decir para Las Cortes y Bilbao la Vieja, también sobresaturados en su zona habitada. La soluciones que proponen no pasan por la integración social de toda la ciudadanía, sino más bien, por la extensión hacia el Valle de Asúa para evitar las aglomeraciones o la creación de una «gran población en comunicación inmediata con Bilbao». También la Diputación de Vizcaya se hizo eco de los problemas derivados de la escasez y carestía de las viviendas, fruto según la institución provincial «del desequilibrio entre la oferta y demanda y de la penuria del capital privado empleado en los menesteres de la construcción»<sup>147</sup>. En cualquier caso, las ayudas que estaba dispuesta a prestar no pasaban por los empréstitos provinciales para facilitar la construcción de viviendas, a lo sumo construir caminos de comunicación para facilitar la compra de terrenos baratos o subvencionar el saneamiento de los barrios, esto es, de nuevo la segregación social.

Otros problemas que nos hablan de la modernidad de Bilbao son los de carácter urbanístico. El aumento del tráfico como consecuencia de la intensificación de la vida urbana, y la salubridad pública son algunos problemas que trata de resolver Secundino Zuazo con su propuesta de reforma parcial del interior de Bilbao<sup>148</sup>. No obstante, como señala Ricardo Bastida<sup>149</sup>, los problemas de urbanismo no se circunscribían únicamente a la capacidad de alojamiento, o a la vialidad, dada la estrechez y tortuosidad de las calles, o en última instancia, a la higienización tratando de acabar con los hacinamientos y dificultades de salubridad pública. «La urbanización (...) debe expresar la noción moderna de la vida social (...) obtener por la estructura misma de la ciudad el orden y la cohesión sociales, que permita a la colectividad exigir del individuo el máximo esfuerzo útil, y al individuo recibir de la comunidad los medios para desarrollarse plenamente en la libertad y en el bienestar»<sup>150</sup>. En definitiva, no se debería hablar de segregación social, de separación de los elementos sociales que cooperan en la producción y que por lo tanto, han de convivir juntos. Y sin embargo esto es lo que ocurre. También Estanislao Segurola<sup>151</sup>, ar-

<sup>147</sup> Colaboración de la Excm. Diputación de Vizcaya en la resolución del problema de la vivienda. Acuerdo de 3 de noviembre de 1924. Bilbao, Imprenta Provincial, 1924.

<sup>148</sup> Zuazo, Secundino, 1920, *Anteproyectos de reforma viaria parcial del interior y ensanche de la Ciudad de Sevilla y de la reforma parcial del interior de la Villa de Bilbao*. Imp. G. Hernández y Galo Sáez. Madrid.

<sup>149</sup> Bastida, Ricardo, 1923, *El problema urbanístico de Bilbao*. Conferencia pronunciada en el salón de las Asociaciones el día 17 de noviembre del año 1923. Imp. José A. de Lerchundi, Bilbao.

<sup>150</sup> Ibidem, pág. 9.

<sup>151</sup> Segurola, Estanislao, 1934, *Urbanismo en general y urbanismo aplicado a Bilbao*. Conferencia pronunciada en el paraninfo del Instituto Vizcaino, el 16 de marzo de 1934. Imp. Escuelas Gráficas de la Santa Casa de Misericordia. Bilbao. Segurola señalaba algunos de las deficiencias que presentaba Bilbao «Ni tiene condiciones higiénicas; que su circulación interna es defectuosa y antieconómica; que el lugar de trabajo está mal situado; que hay muy pocos lugares libres de esparcimiento...», pág. 8.

quitecto jefe de estudios del Ayuntamiento de Bilbao, se ocupa de las dificultades urbanísticas de la ciudad, pero sobre todo, del estrangulamiento que sufrían determinados barrios de la ciudad a consecuencia de las numerosas vías de ferrocarril y trincheras que estas producían y que era necesario cubrir.

Encontramos, de esta manera, cómo los problemas heredados del pasado siglo los tenemos presentes de nuevo en las primeras décadas del XX, toda vez que el Ensanche y las soluciones parciales no acabaron con la organización de los espacios diferenciados en función de los usos, con los problemas de congestión, de salubridad, etc.<sup>152</sup>.

El tranvía urbano continúa siendo hasta mediados de los años cuarenta, el transporte público por excelencia, y uno de los elementos fundamentales para la conexión de las distintas unidades en que se divide la ciudad. A medida que transcurrieron los años el servicio fue ampliándose, mediante el incremento del número de cambios de vías, apartaderos y vías dobles, así como la construcción de dos nuevas líneas por las calles Iparraguirre Fernández del Campo y Autonomía<sup>153</sup>, y la Calle Allende hasta San Mamés<sup>154</sup>.

En Tabla 14 podemos ver el movimiento de viajeros y mercancías del tranvía urbano de Bilbao. El período se inicia en 1920 con algo

*Tabla 5.14: Movimiento de viajeros del Tranvía Urbano de Bilbao. Relación habitantes/viajeros 1920-34*

	Viajeros	Mercancías	Habitantes	Viaj./Hab.	Tn./Hab.
1920	6.065.038	49.028	112.819	53,76	0,43
1921	5.607.775	34.652			
1922	5.078.087	34.214			
1923	5.582.780				
1924	5.654.040				
1925	6.162.172				
1926	7.218.725				
1927	7.911.152				
1928	8.436.342				
1929	8.818.551				
1930	9.436.867		161.987	58,26	
1931	8.335.735				
1932	7.719.295				
1933	8.904.872				
1934	8.825.845				

Fuente: Los datos del movimiento de viajeros proceden de las memorias de la Compañía Tramways & Électricité de Bilbao y de diversos anuarios estadísticos, completados con los que presenta Begoña Cava Mesa.: Historia de la Compañía del Tranvía Urbano de Bilbao. 1884-1954. Tesis Doctoral, Universidad de Deusto, 1988. Vol III, pág. 593 y 609.

<sup>152</sup> García Merino, Vicente, 1978, «El fenómeno urbano bilbaíno. Problemas de estructura y organización». Lurralde II, año 1978, pág. 279.

<sup>153</sup> Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya. Obras Públicas, GK-DC-0371.

<sup>154</sup> Ibidem. GK-DC-0372.

más de seis millones de viajeros, o lo que es lo mismo, 54 viajes por habitante. El índice continúa siendo bajo, toda vez que las circunstancias no han cambiado mucho. Bilbao sigue siendo una ciudad media, susceptible de ser recorrida a pie. El movimiento fundamental se produce entre el Casco Viejo, que aún conserva la mayor parte de los negocios y tiendas de la Villa, y el Ensanche, donde paulatinamente se han ido trasladando la burguesía y clases medias, amén de los bancos y distintos centros e instituciones de poder político y económico. Efectivamente, el número de líneas en servicio no habría cambiado sustancialmente, articulando el espacio de las dos partes sustanciales de la ciudad. Los barrios periféricos donde se asienta la mano de obra y las clases más desprotegidas, como San Francisco, Achuri, Bilbao la Vieja, Las Cortes, etc., también están conectadas a la red de tranvías, asegurando de este modo la accesibilidad a estas áreas y la movilidad de sus habitantes.

No obstante, el número de viajeros del tranvía urbano permanece estancado durante los primeros años de la segunda década, sin duda como consecuencia de la recesión económica acaecida una vez terminada la guerra europea. Lo mismo ocurre con el transporte de mercancías, que experimentó un paulatino retroceso, a pasar de las medidas tomadas por la compañía rebajando las tarifas<sup>155</sup> en septiembre de 1921. Tampoco es ajeno a este descenso la conflictividad laboral, incluida la de los propios trabajadores del tranvía que permanecieron en huelga desde noviembre de 1922 hasta enero del año siguiente. A partir de entonces las cifras comienzan a recuperarse, movilizando casi 9,5 millones de viajeros en 1930. Para entonces la relación de utilización del tranvía urbano respecto a los habitantes de Bilbao fue del 58,6, índice todavía muy por debajo del que presentan otras ciudades como Madrid o Barcelona. Los posteriores acontecimientos políticos harían que el movimiento de viajeros descendiera considerablemente, no recuperándose hasta los años cuarenta.

En Tabla 15 podemos ver el movimiento de viajeros, en este caso mediante la utilización del trolebús, tanto en lo que se refiere al tráfico urbano como al realizado entre Bilbao y Algorta. En junio de 1940 se inauguraba la primera línea de estas características, arrancando de la Plaza de Santiago, en el Casco Viejo, para terminar en la Casa de Misericordia. A esta línea le seguirán otras más<sup>156</sup>, vinculando el Casco Viejo y el Ensanche con los barrios más apartados y que carecían de comunicaciones, como era el caso de Recaldeberri, Elorrieta, etc. El éxito del trolebús sería notorio

<sup>155</sup> Tranvías Eléctricos de Bilbao. Servicio de mercancías. Tarifas y Condiciones. Imp. De Echaguren y Zulaica. Bilbao, 1921. La Compañía rebajaría las tarifas entre un 25 y un 75 %, dependiendo de tipos de mercancías, horarios, etc.

<sup>156</sup> Las primeras líneas del servicio de trolebús fueron las siguientes: Plaza de Santiago-Misericordia (1940); Achuri-Museo (1948); Arenal-Elorrieta (1949); Arenal-Recaldeberri (1953); Arenal-Jose Antonio. Ver, Cava Mesa, Begoña, *Historia del Tranvía...* Op. Cit., págs. 163-172.

Tabla 5.15: Movimiento de viajeros urbanos y suburbanos en trolebús y autobús, 1946-59

	Trole Urbano	Bus Urbano	Trole Bilbao-Algorta	Bus Bilbao-Algorta
1946	4.981.467	—	—	—
1947	6.646.825	—	—	—
1948	7.070.132	—	340.812	—
1949	10.835.931	—	1.428.854	—
1950	13.331.638	—	2.202.188	—
1951	15.470.949	—	2.627.701	—
1952	18.140.050	—	2.762.257	—
1953	20.989.538	—	2.188.629	—
1954	25.116.197	—	2.364.698	—
1955	30.934.164	—	2.582.226	—
1956	32.115.311	8.204.335	2.781.285	—
1957	31.305.129	9.605.451	3.112.594	—
1958	32.497.791	9.651.891	3.257.138	138.016
1959	32.493.610	10.559.880	3.872.570	249.280

Fuente: Elaboración propia a través de los datos estadísticos que proporcionan las memorias anuales de la Compañía.

como queda de manifiesto, transportando casi cinco millones de viajeros en 1946. Claro que ya estamos en otra época distinta, en donde destaca la aprobación del Decreto de Ordenación Urbanística y Comarcal de Bilbao y su zona de influencia, creándose a tal fin la Corporación Administrativa del «Gran Bilbao», que entre otras atribuciones tenía las referentes al transporte del área metropolitana<sup>157</sup>. Es el momento del desarrollismo, una vez terminada la fase autárquica de la economía española, en el que se propician modelos especulativos de crecimiento urbano, orientando éstos hacia los barrios periféricos y municipios próximos, para dar cabida a los procesos migratorios de los años cincuenta y sesenta. No debe extrañar en estas circunstancias, los más de trece millones de viajeros que utilizaron el tranvía en 1950, a los que habría que sumar las cifras de las líneas del tranvía urbano que aún quedaban en uso, o los casi 32,5 millones de usuarios del trolebús en el año 1959 y 10,5 millones del autobús urbano.

Mientras tanto los tranvías, tanto urbanos como los que se dirigían a Santurce y Algorta fueron perdiendo vigencia. Las razones esgrimidas fueron de tipo técnico, como la mala conservación de las carreteras y calles por la presencia de los carriles, las dificultades que creaban al tráfico rodado, así como la mayor comodidad, rapidez y limpieza de los trolebuses frente a los tranvías. Sin embargo, no hay que perder de vista otro tipo de razones que tienen que ver, en última instancia, con la reducción al mínimo de las importaciones de combustibles y lubricantes, la nacionalización de

<sup>157</sup> Pérez Agote, Alfonso, 1979, Racionalidad urbana y relaciones sociales. El gran Bilbao, 1945-1975. Saioak III, pág. 8.

las compañías de transporte, o el apoyo a la industria nacional toda vez que los trolebuses serían fabricados en España.

Desafortunadamente, no contamos con el volumen de viajeros que continuaron utilizando el tranvía para sus desplazamientos entre Bilbao, Algorta y Santurce. La Tabla 16 nos presenta los viajeros en miles, pero del conjunto de líneas que operaban en y desde Bilbao. No obstante, dado que conocemos el número de viajeros del tranvía urbano de Bilbao para los años 1932 y 1933, sabemos que el tráfico aún continuaba siendo mayor para ambas márgenes de la Ría, concretamente, de 14,8 y 15,1 millones de viajeros en los años mencionados, siendo más intenso el movimiento por las localidades de la margen izquierda. Mientras tanto, en la margen derecha el tranvía era sustituido por el trolebús a mediados de la década de los cuarenta, primero únicamente hasta San Ignacio en Deusto y más tarde hasta Algorta. El tranvía continuaría prestando servicio por las localidades de la margen izquierda hasta 1959. Mientras tanto, el ferrocarril de Bilbao a Portugalete (a partir de 1927 llega hasta Santurce) comienza a movilizar un número extraordinario de viajeros. Concretamente, pasa de transportar algo más de siete millenes de viajeros en 1940, a casi 33,5 millones durante el ejercicio de 1959, lo que constituye una evidencia más del crecimiento demográfico producido en estas décadas. Pero lo mismo podemos decir del ferrocarril de Bilbao a Plencia, con cifras que van desde los 5,9 a los 12,4 millones de viajeros para las mismas fechas.

*Tabla 5.16: Movimiento de Viajeros (en miles) de los distintos tranvías que operaban desde Bilbao*

	Bilbao hab.	N.º Lín.	Long. Km.	Viaj. miles	Viaj. Hab.	Viaj. día
1932	—	—	112	22.604	—	61,93
1933	—	—	112	24.005	—	65,77
1948	226.001	8	46	31.744	0,14	86,97
1949	230.507	6	53	23.214	0,10	63,60
1950	235.508	6	53	30.596	0,13	83,82
1951	231.190	6	53	30.010	0,13	82,22
1952	234.947	6	53	33.961	0,14	93,04
1953	238.764	6	53	35.769	0,15	98,00
1954	242.647	6	51	29.495	0,12	80,81
1955	246.591	2	49	19.349	0,08	53,01
1956	250.599	2	25	14.270	0,06	39,10
1957	254.672	2	25	3.400	0,01	9,32

## **Bibliografia**





AGUIRRE, A., 1891, «Pasado el río. Engrandecimiento de Bilbao en los últimos quince años», Bilbao.

AGUIRREAZKUENAGA, J., 1987, *Vizcaya en el siglo XIX (1814-1876): las finanzas públicas de un Estado emergente*, Universidad del País Vasco, Bilbao.

ALEMANY LLOVERA, J., 1991, «Los puertos españoles en el siglo XIX», M.O.P.U., Madrid.

ALIO, M.A., 1986, *Projectes i realitat d'un procés urbà decimonònic. Vilafranca del Penedes 1865-1939*, Barcelona, Universidad de Barcelona.

ALONSO OLEA, E.J., 1993, *El Concierto Económico durante la Restauración y la II República. Negociaciones, evolución y consecuencias*, Tesis Doctoral inédita, Leioa, U.P.V.

ALVAREZ LLANO, R.: «Evolución de la estructura económica regional de España en la historia: Una aproximación», *Situación*, 1986, n.º 1, Bilbao.

ALVAREZ MORA, A., 1992, «Problemas de investigación en «Historia Urbanística»», *Historia Urbana*, N.º 1.

ALVAREZ MORA, A., «Los procesos de cambio urbano en las ciudades. El centro ciudad en el modo de producción capitalista», *Revista Universidad Complutense*, Vol. XXVIII, N.º 115.

ALVARGONZALEZ, R., 1988, «Tranvías y espacio urbano en Gijón (1889-1953)», *Eria*.

ALZOLA Y MINONDO, P. «Progreso de Bilbao durante el siglo XIX», y «Progreso de Bilbao durante el siglo XIX» (Conclusión) en *Revista Bilbao* n.º 146 y 147 5-2-1898 y 12-2-1898.

ALZOLA Y MINONDO, P., 1886, «Habitaciones para obreros. Informe sobre la pregunta 46 del cuestionario acerca del mejoramiento de la clase obrera en Vizcaya», *Revista Vizcaya Bilbao*.

- ALZOLA Y MINONDO, P., 1893, «La cuestión del Ensanche. Artículos del Sr. X en contestación al Sr. Exoristo», Tip. de E. Calle. Bilbao.
- ALZOLA Y MINONDO, P., 1898, *Monografía de los caminos y ferrocarriles de Vizcaya*, Bilbao.
- ALZOLA Y MINONDO, P., 1899, «Las Obras públicas en España», *Revista de Obras Públicas*.
- ALZOLA Y MINONDO, P., 1902, «Colección de discursos y artículos», Tomo IV, Imprenta de la Casa de la Misericordia, Bilbao.
- ALZOLA Y MINONDO, P., 1902, *Progreso industrial de Vizcaya*, Bilbao.
- ALZOLA Y MINONDO, P., 1904, «Dictámen relativo a un plan de reforma del Casco de Bilbao», Imprenta de la Casa de la Misericordia, Bilbao.
- ALZOLA Y MINONDO, P., 1904, *Informe relativo al estado de la industria siderúrgica en España*, Bilbao.
- ALZOLA Y MINONDO, P., 1911, «Las anexiones de Bilbao», *Revista Euskal-Erria*, págs. 212-216.
- ALZOLA, P. de; HOFFMEYER, E. y ACHUCARRO, S., 1878, *Memoria del Proyecto de Ensanche de Bilbao*, Bilbao, Imp. Juan E. Delmás.
- AMANN, E., 1949, «Estudio sobre la vivienda económica en España», C.O.A.V.N., Bilbao.
- ANES, G.; ROJO, L.A. y TEDDE, P., (Eds.), 1983, *Historia económica y pensamiento social*, Alianza, Madrid.
- APARICIO PEREZ, C., 1986, «La especulación del suelo en San Sebastián y su jurisdicción tras el incendio de 1813», *Ernaoa*, N.º 2.
- APARICIO PEREZ, C., 1991, *Poder Municipal, Economía y Sociedad en la Ciudad de San Sebastián (1813-1855)*, San Sebastián.
- ARAMBARRIA, J.M., 1888, *Proyecto de ferrocarril de vía estrecha de Las Arenas a Plencia. Memoria que acompaña al proyecto entregado en el Ministerio de Fomento al solicitar la concesión del expresado ferrocarril*, Bilbao, Imp. Vda. de Delmás.
- ARANA PEREZ, I., 1984, «Algodoneros catalanes y siderometalúrgicos vascos ante la reforma arancelaria de 1841: una alianza imposible», en IX Congreso de Estudios Vascos. Antecedentes de la Sociedad Vasca actual. Siglos XVIII y XIX, San Sebastián, Eusko-lkaskuntza.
- ARANA PEREZ, I., 1988, *La Liga Vizcaína de Productores y la Política Económica de la Restauración (1894-1914)*, Caja de Ahorros Vizcaína, Bilbao.
- ARANGO, J., 1985, «Las “Leyes de las Migraciones” de E.G. Ravenstein, cien años después», *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, N.º 32.

- ARANGO, J., 1988, «La teoría de la transición demográfica y la experiencia histórica», *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, Vol. 10.
- ARBAIZA VILALLONGA, M., 1991, «Fecundidad en Vizcaya interior en el siglo XIX: evolución y determinantes socioeconómicos», en Livi-Bacci, M., (Coord.), *Modelos regionales de la transición demográfica en España y Portugal*, Alicante, Actas del II Congreso de la ADEH, Inst. Juan Gil Albert, Vol. 2.
- ARBAIZA VILALLONGA, M., 1994, *Estrategias familiares y transición demográfica en Vizcaya, 1825-1935*, Tesis Doctoral inédita, Leioa, U.P.V.
- ARECHA VALETA, J.A., URIARTE, J., 1980, «Plan especial del área de Basurto, Olaveaga, San Mamés de Bilbao, Aspectos generales de su evolución urbanística», (Trabajo inédito realizado con motivo del Plan especial del área mencionada) Bilbao.
- ARPAL POBLADOR, J., 1983, *Las ciudades. Visión histórica y sociológica*, Barcelona, Montesinos.
- ARPAL, J. y MINONDO, A., 1978, «El Bilbao de la industrialización: una ciudad para una élite», *Saioak*, N.º 2.
- ARQUITECTURA DE INGENIEROS, 1980, *Arquitectura de Ingenieros. Siglos XIX y XX*, Madrid, Ministerio de Cultura.
- ARQUITECTURA, 1935, «*Arquitectura Contemporánea de España. Ricardo Bastida. Emiliano Amann*», Prólogo de D. Roda. Madrid.
- ARRAYAGARAY, M., 1886, «Saneamiento de Bilbao», *Revista Vizcaya*, págs. 161-165.
- ARREGUI MENDIA, G., 1934, *Orientaciones generales para el desarrollo y prosperidad de la provincia de Vizcaya*, Bilbao.
- ARRIAGA, E., 1961, *El Bilbao anecdótico de la segunda mitad del siglo XIX*, Bilbao, Librería Arturo.
- ARRIOLA, P.M., 1984, *Aspectos del crecimiento periférico de Vitoria-Gasteiz*, Vitoria, Diputación de Alava.
- ARRIOLA, P.M., 1991, *La producción de una ciudad-máquina del capital*. Vitoria-Gasteiz, Bilbao.
- ARTAZA, C., 1896, *El Libro de Bilbao y sus cercanías. Guía artístico-comercial*, Bilbao.
- ARTOLA, M., (Dir.), 1978, *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Banco de España, Madrid, 2 Vols.
- AYMONINO, C., 1972, *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*, Barcelona, G.G.
- AYUNTAMIENTO DE BILBAO, 1917, «*Memoria de los trabajos realizados por la Oficina de Construcciones Civiles durante el año 1916*», Imp. J.A. Lerchundi. Bilbao.
- AYUNTAMIENTO, 1909, «*Memoria de los trabajos realizados por la Oficina de Construcciones Civiles durante el año 1908*», Imp. F. Zavaleta. Bilbao.

- AYUNTAMIENTO, 1910, «*Memoria de los trabajos realizados por la Oficina de Construcciones Civiles durante el año 1909*», Imp. Martín y Amilibia. Bilbao.
- AYUNTAMIENTO, 1911, «*Memoria de los trabajos realizados por la Oficina de Construcciones Civiles durante el año 1910*», Imp. J. Amilibia. Bilbao.
- AYUNTAMIENTO, 1915, «*Memoria de los trabajos realizados por la Oficina de Construcciones Civiles durante el año 1914*», Imp. J. Alvarez Bilbao.
- AYUNTAMIENTO, 1918, «*Memoria de los trabajos realizados por la Oficina de Construcciones Civiles durante el año 1917*», Imp. J.A. Lerchundi Bilbao.
- BAHAMONDE MAGRO, A. y OTERO CARVAJAL, 1989, *La sociedad madrileña durante la Restauración. 1876-1931*, Madrid, Comunidad Autónoma de Madrid.
- BAHAMONDE MAGRO, A. y TORO MERIDA, J., 1978, *Burguesía, especulación y cuestión social en el Madrid del siglo XIX*, Madrid, Siglo XXI.
- BAHAMONDE MAGRO, A., 1993, «La historia urbana», en Fusi, J.P. (Ed.), *La Historia en el 92*, Ayer, N.º 10.
- BAINES, D., 1985, *Migration in a Mature Economy: Emigration and Internal Migration in England and Wales, 1861-1900*, Cambridge, Cambridge University Press.
- BALPARDA, G., 1907, «Anexiones y urbanizaciones necesarias en Bilbao», Bilbao.
- BANCO DE BILBAO, 1957, *Un siglo en la vida del Banco de Bilbao. Primer centenario (1857-1957)*, Bilbao.
- BANCO DE VIZCAYA, 1951, *Homenaje a la economía vizcaína (1901-1951)*, Bilbao.
- BANHAM, R., 1971, *Teoría y diseño arquitectónico en la era de la máquina*, Buenos Aires, Nueva Visión.
- BARDET, G., 1983, *L'urbanisme*, Paris, P.U.F.
- BARJAU, S. et al., 1990, *La formació de l'Eixample de Barcelona. Aproximacions a un fenomen urbà*, Barcelona, OCSA.
- BARREIRO PEREIRA, P., 1992, *Casas baratas. La vivienda social en Madrid. 1900-1936*, Madrid, C.O.A.M.
- BARRERE, B., 1982, «*Deux Images de Bilbao en 1917 et en 1970*», Dans un Roman de Julián Zugazagoitia et dans un film de Pedro Olea «GIS Colloque Interne» (Talence 1980), «*Les villes dans le monde ibérique*», Paris, págs. 75-95.
- BASAS FERNANDEZ, M., 1959, «*Breve historia de la Ría y Noble Villa de Bilbao*», Gráficas Record S. L, Bilbao.
- BASAS FERNANDEZ, M., 1965, *El crecimiento de Bilbao y su comarca*, Imp. Industrial, Bilbao.

- BASAS FERNANDEZ, M., 1971, «Miscelánea histórica bilbaina», Librería Arturo, Bilbao.
- BASAS FERNANDEZ, M., 1979, «Estructura de la fiscalidad vizcaína encabezada para el año económico 1878-79», *Información*, N.º 1323.
- BASAS FERNANDEZ, M., 1990, «El esplendor del comercio bilbaíno durante el siglo XVI», en *BILBAO, ARTE E HISTORIA*, Bilbao, Dip. Foral de Vizcaya, Vol. I.
- BASSEGODA NONELL, J., 1973, *Los Maestros de Obras de Barcelona*, Barcelona, Técnicos Asociados S.A.
- BASSOLS COMA, M., 1973, *Génesis y evolución del Derecho Urbanístico Español, 1812-1956*, Madrid, Montecorvo.
- BASTIDA, R. y BELAUSTEGUIGOITIA, R., 1921, *Memoria sobre el Congreso de la Habitación y de los Ensanches de Londres y sus consecuencias*, Bilbao, Editorial Vasca.
- BASTIDA, R., 1915, «Construcciones Municipales en Bilbao», Revista «*La Construcción Moderna*», n.º 3, 15-2-, págs. 43-48.
- BASTIDA, R., 1918, «Las obras municipales de Bilbao en 1917», Revista «*La Construcción Moderna. Crónica e Información*», n.º 15-15 agosto, págs. 114-115.
- BASTIDA, R., 1920, «Edificios escolares y sus anejos: campos de juego y de experimentación, jardines y parques escolares. Mobiliario y material de enseñanza», *II Congreso de Estudios Vascos Pamplona*, San Sebastián.
- BASTIDA, R., 1923, *El problema urbanístico de Bilbao*, Conferencia pronunciada en el salón de las Asociaciones el día 17 de noviembre del año 1923, Bilbao, Imp. José A. de Lerchundi.
- BASTIDA, R., 1923, «Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes. Comunicaciones entre las dos márgenes de la ría. Zonas diversas de urbanización», Revista «*La Construcción y las Artes Decorativas*», n.º 21-15, mayo, págs. 5-7.
- BASTIDA, R., 1934, «Los enlaces ferroviarios de Bilbao», *Boletín de C.O.A.V.N.*, n.º 28, págs. 4-10 y n.º 29, págs. 6-10.
- BASTIDA, R., 1934, «Los enlaces ferroviarios de Bilbao», Conferencia. Imprenta de la Casa de la Misericordia, Bilbao.
- BASTIDA, R., 1951, «El pasado, presente y futuro de Bilbao en su aspecto urbanístico», *Revista Financiera del Banco de Vizcaya*, n.º 78, págs. 221-232.
- BASTIDA, R., 1983, «Homenaje a Ricardo Bastida», Banco de Bilbao, Madrid.
- BASTIDA, R., 1991, «El problema urbanístico de Bilbao», Conferencia Pronunciada en el salón de las Asociaciones de Arquitectos y de Ingenieros Industriales de Vizcaya el 17 de Noviembre de 1923. Reproducción del texto de R. Bastida publicado por el Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya, Bilbao.

- BASURTO FERRO, N., 1986, *Leonardo Rucabado y la Arquitectura Montañesa*, Madrid, Xarait.
- BASURTO FERRO, N., 1987, «El Plan Lázaro, el veto a una utopía urbana», *Revista Kobie*, n.º IV, págs. 101-113.
- BASURTO FERRO, N., 1990, «Los Ensanches y la Arquitectura de una burguesía emergente», dentro de «*Bilbao, Arte e Historia*». Diputación Foral de Vizcaya, Bilbao, Vol II págs. 115-143.
- BASURTO FERRO, N., 1991, «Bastida en Bilbao: entre el monumento y la modernidad», en la Reedición de la Conferencia «*El problema urbanístico de Bilbao 1923 R. Bastida*», Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya, Bilbao.
- BASURTO FERRO, N., 1993, «El primer Ensanche de Bilbao, Oportunismo y vacío legal». *El espacio urbano en la Historia, III Jornadas de Estudios Históricos Locales de Vasconia*, Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián, págs. 231-241.
- BEASCOECHEA, J.M. y ORTEGA VILLAR, J.L., 1991, *Las Arenas en la tarjeta postal*, Bilbao.
- BEASCOECHEA, J.M., 1993, «La Ría, el puerto y sus riberas: Dos orillas unidas por un puente», en *Cien años del Puente Bizkaia*, Bilbao.
- BEASCOECHEA, J.M., 1993, «Sociedad y política territorial en Getxo (1855-1935): la familia Aguirre-Coste», en *III Jornadas de Estudios Históricos Locales de Vasconia, El espacio urbano en la Historia, Cuadernos de Sección Historia-Geografía*, N.º 21.
- BEASCOECHEA GANGOITI, José María, 1995, «Desarrollo económico y urbanización en la Ría de Bilbao. La conformación urbana de Getxo (1860-1930) Tesis doctoral inédita, Universidad del País Vasco.
- BEGOÑA AZCARRAGA, A. de, 1991, «Segunda mitad del siglo XIX. Reflexiones arquitectónicas y urbanísticas para tres ciudades: Bilbao, San Sebastián, Vitoria», *Sancho el Sabio*, Vol. I, N.º 2.
- BENEVOLO, L. y otros, 1978, «*La proyectación de la ciudad contemporánea*», G.G, Barcelona.
- BENEVOLO, L., 1981, *Orígenes del Urbanismo Moderno*, Madrid, Blume.
- BENEVOLO, L., 1993, *La ciudad europea*, Barcelona, Crítica.
- BERRY, B.J.L., 1975, *Consecuencias humanas de la urbanización*, Madrid, Pirámide.
- BETTIN, G., 1982, *Los sociólogos de la ciudad*, GG, Barcelona.
- BILBAO, 1904, «Reforma interior de Bilbao», *Revista de Obras Públicas*, págs. 382-389 y 391-393.
- BILBAO, 1913, «Breve descripción de la villa de Bilbao», Boletín de la Comisión de Monumentos de Vizcaya.

- BILBAO, 1930, «Bilbao 1885-1930. Como se transforma la Villa de Bilbao», *Revista Vida Vasca*, pág. 35.
- BILBAO, 1985, «*Bilbao a finales de siglo XIX*», Edit. Museo de Bellas Artes de Bilbao, Bilbao.
- BILBAO, 1993, *Guía de Arquitectura*, Colegio Oficial Vasco-Navarro, Bilbao. Bilbao, *Arte e Historia*, 1990, Bilbao, Dip. Foral de Vizcaya, 2 vols.
- BLANC, L.L., *La ría y el urbanismo. Monografía de la ría bilbaina*, Bilbao, Taller de Uriguen Dochao.
- BLANCO, M.<sup>a</sup> C., 1990, *La integración de los inmigrantes en Bilbao*, Bilbao, Colección de Estudios Bilbaínos, Ayuntamiento de Bilbao.
- BONAMUSA, F. y SERRALLONGA, J., (Eds.), 1994, *La Sociedad Urbana*, Barcelona.
- BONET CORREA, A. y otros, 1985, «*La polémica Ingenieros-Arquitectos en España. Siglo XIX*», Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos, Madrid.
- BONET CORREA, A. (coordinador) «*Urbanismo e Historia Urbana en el Mundo Hispánico*». Segundo Simposio 1982. Universidad Complutense de Madrid, Madrid 1985, 2 vols.
- BONET CORREA, A., 1982, «Los "Ensanches" y el urbanismo burgués del siglo XIX en España», *Storia della Città*, N.º 23.
- BONET CORREA, A., 1991, *El Urbanismo en España e Hispanoamérica*, Madrid, Cátedra.
- BOWLES, G., 1897, «De Bilbao en particular y sus cercanías», *Revista Euskal-Erria* págs. 33-38.
- BUDER, S., 1990, *Visionaries & Planners: The Garden City Movement and the Modern Community*, New York, Oxford University Press.
- BUSQUETS, J., 1992, *Barcelona. Evolución urbanística de una capital compacta*, Madrid, Mapfre.
- CABRE, A. y TORRENTS, A., 1992, «La elevada nupcialidad como posible desencadenante de la transición demográfica en Cataluña» en LIVI-BACCI, M., (Coord.), *Modelos regionales de la transición demográfica en España y Portugal*, Alicante, Actas del II Congreso de la ADEH, Inst. Juan Gil Albert, Vol. 2.
- CABRERA CALVO-SOTELO, M., 1983, *La patronal ante la II República: organizaciones y estrategias, 1931-1936*, Siglo XXI, Madrid.
- CABRERA, M.; COMIN, F. y DELGADO, J.L., 1989, *Santiago Alba: Un programa de reforma económica en la España del primer tercio del siglo XX*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid.
- CALVO SANCHEZ, M.J., 1983, *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*, San Sebastián.
- CALVO SERRALLER, F., 1980, «La arquitectura del hierro: símbolo de la cultura industrial», *Revista C.A.U.*, N.º 65.

- CALZADA, A., 1933, *Historia de la Arquitectura Española*, Barcelona, Talleres Gráficos Iber-América.
- CALLE ITURRINO, E., 1932 «Guía de Bilbao y de Vizcaya», Edit. Sindicato de Fomento de Bilbao, Bilbao.
- CAMIÑA, M., 1922, «Problemas de Bilbao», Revista «*La Construcción y las Artes Decorativas*», n.º 4 31 agosto, págs. 2-7.
- CAMPS CURA, E., 1987, «Industrialización y crecimiento urbano: la formación de la ciudad de Sabadell», Revista de Historia Económica, Vol. V, N.º 1.
- CAMPS CURA, E., 1990, *Migraciones internas y formación del mercado de trabajo en la Cataluña industrial en el siglo XIX*, Tesis Doctoral Inédita, Florencia, Instituto Universitario de Florencia.
- CAMPS CURA, E., 1990, «Urbanización y migraciones internas durante la transición al sistema fabril: el caso catalán», *Boletín de la Asociación de Demografía Histórica*, Vol. VIII, N.º 2.
- CAMPS CURA, E., 1993, «Las migraciones locales en España (siglos XVI-XIX)», *Boletín de la Asociación de Demografía Histórica*, Vol. XI, N.º 1.
- CANGA ARGÜELLES, J., 1968, *Diccionario de Hacienda con aplicación a España*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.
- CANNADINE, D.N. y REEDER, D., (Eds.), 1982, *Exploring the Urban Past. Essays in Urban History by H.J. Dyos*, London, Cambridge University Press.
- CANNADINE, D.N., (Ed.), 1982, *Patricians, Power and Politics in Nineteenth-Century Towns*, Leicester, Leicester University Press.
- CANNADINE, D.N., 1980, *Lords and Landlords; The Aristocracy and the Towns 1774-1967*, Leicester.
- CANOSA ZAMORA, E. y RODRIGUEZ CHUMILLAS, I., 1985, «Urbanización marginal en la periferia noreste de Madrid», *Ciudad y Territorio*, N.º 66.
- CAPEL SAEZ, H., (Coord.), 1990, *Los espacios acotados. Geografía y dominación social.*, Barcelona, P.P.U.
- CAPEL SAEZ, H., 1974, *Estudios sobre el sistema urbano*, Barcelona, Universidad de Barcelona.
- CAPEL SAEZ, H., 1975, *Capitalismo y morfología urbana en España*, Barcelona.
- CARO BAROJA, J., 1979, «En torno al devenir histórico de Bilbao», Revista *Comun* 2 febrero págs. 2-8.
- CARO BAROJA, J., 1984, *Paisajes y ciudades*, Madrid, Taurus.
- CARRERAS, A., 1988, *Estadísticas Históricas de España. Siglos XIX-XX*, Madrid, Fundación Banco Exterior.
- CARRERAS, A., 1990, *Industrialización española: estudios de historia cuantitativa*, Espasa Calpe, Madrid.



- CASELLI, G., 1991, «Health Transition and Cause-Specific Mortality», en SCHOFIELD, R., REHER, D.S. y BIDEAU, A., (Eds.), *The Decline of Mortality in Europe*, Oxford, Clarendon Press.
- CASTELLS, L., 1987, *Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcoana de la Restauración 1876-1915*, Madrid, Siglo XXI.
- CASTELLS, M., 1974, *La cuestión urbana*, Madrid, Siglo XXI.
- CASTRO, 1978, «*Plan Castro*», COAM, Madrid.
- CASTRO, C. M.<sup>a</sup> de, 1860, *Memoria descriptiva del anteproyecto del Ensanche de Madrid*, Madrid.
- CAVA MESA, B., 1990, *Historia del Tranvía Urbano en la Villa de Bilbao (1884-1954)*, Bilbao, Ayuntamiento de Bilbao.
- CAVADA, de la A., 1882, «*Guía de Bilbao para 1882*», Imprenta de J.E. Delmas, Bilbao.
- CAVEDA, J., 1848, *Ensayo histórico sobre la arquitectura española*, Madrid, Santiago Saunague.
- CENICACELAYA, J. y SALOÑA, I., 1988, «La ciudad del siglo XIX y el Proyecto de Ensanche para Bilbao». En «*Memoria del proyecto de Ensanche de Bilbao 1876*. Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer», Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya, Bilbao, págs. 7-25. *CENTENARIO de Bilbao Revista Bilbaina Ilustrada*, 1900, Junio, Imprenta de la Casa de la Misericordia, Bilbao.
- CENTENARIO, 1977, «*Exposició Commemorativa del Centenario de L'Escola D'Arquitectura de Barcelona 1875/1876-1975/76*», Escuela Superior de Arquitectura de Barcelona., Barcelona.
- CERDA, I., 1968, *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*, Ed. Fac-símil 1867, Madrid, Inst. de Estudios Fiscales.
- CERDA, I., 1976, «*Cerdá 1876-1976*», Catálogo de la Exposición Ildefonso Cerdá, Colegio de Ingenieros de Caminos de Barcelona, Barcelona.
- CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M., 1942, «*Monografía de la Noble Villa de Bilbao y puerto de Portugalete*», Excma. Diputación de Vizcaya, Bilbao.
- CIUDAD JARDIN, 1923, «*La Ciudad Jardin Bilbaina*», «*Memoria y Folleto explicativo del barrio Jardin que se construirá en las laderas de Archanda 1922-1923*», Bilbao.
- CLAVAL, P., 1981, *La logique des villes*, Paris, Litec.
- COLE, G.D.H., 1945, *Building and Planning*, London.
- COLL MAIGNAN, E., 1893, «*Guía Vascongada para 1893*», Establecimiento «El Nervión», Bilbao.
- COLLINS, 1973, «*Los ideales de la arquitectura moderna, su evolución (1750-1950)*», G. G. Barcelona.

- COMIN COMIN, F. y MARTIN ACEÑA, P., 1984, «La política monetaria y fiscal durante la Dictadura y la II República», *Papeles de Economía Española*, N.º 20.
- COMIN COMIN, F., 1988, *Hacienda y economía en la España Contemporánea (1800-1936)*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.
- «Concurso abierto por el Ayuntamiento de Bilbao para el abastecimiento de agua potable a esta Villa», 1907, Miguel Aldama, Bilbao.
- «Concurso de proyectos para la filtración y esterilización de las aguas que abastecen la Villa de Bilbao. Informe del Jurado», 1913, Elexpuru Hnos, Bilbao.
- CORBIN, A., 1993, *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*, Barcelona, Mondadori.
- CORCUERA ATIENZA, J., 1979, *Orígenes, ideología y organización del nacionalismo vasco. 1876-1904*, Madrid, Siglo XXI.
- CORTIN, R. y MAILLET, P., 1962, *Economie Géographique*, Paris, Dalloz.
- COURGEAU, D., 1973, «Migrants et migrations», *Population*, Vol. 28, N.º 1.
- CHOAY, F., 1970, *El urbanismo. Utopías y realidades*, Barcelona, Lumen.
- CHUECA GOITIA, F., 1970, *Breve historia del Urbanismo*, Madrid, Alianza.
- CHUECA GOITIA, F., 1979, *Historia de la Arquitectura Occidental. El siglo XX. De la revolución industrial al racionalismo*, Madrid.
- CHURRUCA, A. de, 1951, *Minería, Industria y Comercio en el País Vasco*, Icharopena, San Sebastián.
- CHURRUCA, E., 1909, *Churruca y el Puerto de Bilbao*, Bilbao, Juntas de Obras del Puerto.
- DAVIS, K., 1965, *La sociedad humana*, Buenos Aires, EUDEBA.
- DE FUSCO, F., 1981, «*Historia de la Arquitectura Contemporánea*», Blume, Madrid.
- DE LA HOZ SAN MIGUEL, S., 1993, «Un frustrado proyecto de urbanización para el Bilbao del siglo XIX: Amado de Lázaro y su obra para la Villa», en *El Espacio Urbano, III Jornadas de historia Local de Vasconia*, Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián.
- DE LA SOTA, A., 1967, «*Divagaciones de un bilbaino*», Librería Arturo, Bilbao.
- DEAR, M. y SCOTT, J., (Eds.), 1981, *Urbanization and Urban Planning in Capitalist Society*, London.
- DELMAS, J.E., 1980, «*Guía histórico descriptiva del viajero en el Señorío de Vizcaya*», La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao.
- DELLMANN, H., 1973, *El Hábitat. Tipos de utilización. Tipos de planta. Tipos de edificios. Tipos de viviendas*, Barcelona, G.G.

- DIEZ DE BALDEON, C., 1987, *Arquitectura y clases sociales en el Madrid del siglo XIX*, Madrid, Siglo XXI.
- DIEZ NICOLAS, J., 1972, *Especialización funcional y dominación de la España urbana*, Madrid, Guadarrama.
- DREYFUS, J., 1966, «Recherches et aménagement urbaines», *Consummation*.
- DURAND, J.N.L., 1981, *Compendio de lecciones de Arquitectura*, Madrid, Pronaos.
- DYOS, H.J. y WOLFF, D.A. (Eds.), 1973, *The Victorian City: Images and Realities*, London, Routledge.
- DYOS, H.J., (Ed.), 1968, *The Study of Urban History*, London, Arnold.
- DYOS, H.J., 1977, *Victorian Suburb; a Study of the Growth of Camberwell*, Leicester, Leicester University Press.
- ECHEVERRI DAVILA, B., 1993, *La gripe española. La pandemia de 1918-1919*, Madrid, Siglo XXI/CIS.
- ELIAS DE TEJADA, F., 1963, *El Señorío de Vizcaya. (Hasta 1812)*, Madrid, Biblioteca Vasca.
- ELIAS, A., 1917, «La gran alameda de cincuenta metros», *Revista «Información»*, n.º 91, 14 julio.
- ELIAS, A., 1917, «Los beneficios económicos de la Ley de Ensanche», *Revista «Hermes»*, I, págs. 115-122.
- ENGELI, Ch. y MATZERATH, H., (Eds.), 1989, *Modern Urban History. Research in Europe, USA and Japan. A Handbook*, Oxford, Berg.
- ENSANCHE de Bilbao «La apertura de nuevas calles. Conveniencia de intensificar las urbanizaciones» (Ensanche Deusto y Begoña). *Revista «Propiedad y Construcción»*, n.º 68, octubre 1928, págs. 3-4 ENSANCHE». La Extensión de Bilbao. Concurso de anteproyectos. Normas y bases del mismo, «Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos» n.º 225, 15-2-1926 págs. 39 y ss.
- ENSANCHE de Bilbao «Marcha de las edificaciones en el Ensanche» (escrito por E. Epalza) *Revista Bilbao* (In.ª 24, 5-10-1895 págs. 250-251; II n.º 25, 12-10-1895 p. 262; III n.º 26, 19-10-1895 p. 280; IV n.º 27, 26-10-1895, p. 288; V n.º 28, 2-11-1895, p. 292; y VI n.º 29, 9-11-1895, págs. 301-302).
- ENSANCHE de Bilbao, 1870, «Documentos oficiales que se han cruzado entre el actual gobernador de Vizcaya y los Ayuntamientos de las Anteiglesias de Abando y Begoña con motivo del pretendido ensanche de la villa de Bilbao», Imprenta Euskalduna, Bilbao.
- ENSANCHE de Bilbao, 1878, «Memoria del proyecto de Ensanche de Bilbao», Imprenta y Librería de J.E. Delmas, Bilbao.
- ENSANCHE de Bilbao, 1879, «Colección de los informes y documentos mas interesantes que constan en las catas del Ayuntamiento de Bilbao, comprende del 1.º de abril 1877 al 30 de junio 1879», Vda. de Delmas, Bilbao.

ENSANCHE de Bilbao, 1988, «*Memoria del proyecto de Ensanche de Bilbao 1876. Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer*», Reproducción de dicha Memoria publicada por el Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya, Bilbao.

ENSANCHE de Bilbao, Ampliación, Artículos de prensa «Ideas fundamentales de la Urbanización», I, II, III y IV firmados por P. Guzmón en *La Gaceta del Norte* 29-6-1905; 3-7-1905; 5-7-1905 y 6-7-1905 y «Ampliación del Ensanche. Consideraciones Generales sobre su urbanización» I y «Ampliación del Ensanche. Desarrollo del proyecto», II firmados por F. Ugalde en «*La Gaceta del Norte*» 11-7-1905 y 13-7-1905.

EPALZA, E., 1895, «Marcha de las edificaciones en el Ensanche», *Revista Bilbao*, (I. N.º 24, 5-10-1895, pp. 250-251; II. N.º 25, 12-10-1895, p. 262; III. N.º 26, 19-10-1895, p. 280; IV. N.º 27, 26-10-1895, p. 288; V. N.º 28, 2-11-1895, p. 292; y VI. N.º 29, 9-11-1895, pp. 301-302).

EPALZA, E., 1896, «Las edificaciones en Bilbao durante el año 1895», *Revista Bilbao*, n.º 38, 11-1, págs. 2.

EPALZA, E., 1897, «La edificación en 1896», *Revista Bilbao*, 30-1, págs. 31-32.

EPALZA, E., 1899, «Reseña de una visita a algunos hospitales españoles y extranjeros», Imprenta Casa de la Misericordia, Bilbao.

ESTECHA MARTINEZ, J.M., 1918, *Régimen político y administrativo de las Provincias Vasconavarra*. Colección de leyes, decretos, Reales Ordenes y resoluciones del Tribunal Contencioso administrativo relativos al País Vasconavarro, Bilbao, Imprenta Provincial.

FERNANDEZ ALBA, A., (Coord.), 1975, *Ideología y enseñanza de la Arquitectura en la España Contemporánea*, Madrid, Tucur.

FERNANDEZ DE PINEDO, E. y HERNANDEZ MARCO, J.L., (Eds.), 1988, *La Industrialización del Norte de España*, Crítica, Barcelona.

FERNANDEZ GARCIA, A., 1982, *Langreo: industria, población y desarrollo urbano*, Langreo, Ayuntamiento de Langreo.

FERRER, M y PRECEDO, A., 1975, «Las Ciudades Centrales del sistema vasco-navarro», *Revista «Estudios Geográficos»*, febrero-marzo 1975, Madrid.

FERRER, M. y PRECEDO, A., 1977, *Las ciudades de Guipuzcoa y Vizcaya*, Durango, Leopoldo Zugaza.

FINLAY, R., 1981, *Population and Metropolis. The Demography of London 1580-1650*, Cambridge, Cambridge University Press.

FISCHER, C.A., 1973, «Descripción de Bilbao en el verano de 1797», *Estudios vizcainos*, n.º 7-8, págs. 229-250

FLINN, M.W., 1989, *El sistema demográfico europeo, 1500-1820*, Barcelona, Crítica.

- FLORES, C., 1981, *Arquitectura Española Contemporánea*, Barcelona, Aguilar.
- FLORES, C., 1989, *Arquitectura Española Contemporánea I, 1880-1950*, Madrid, Aguilar.
- FOLIN, M., 1977, *La ciudad del capital y otros escritos*, México, G.G.
- FONTAN, R. y LARRAÑAGA, L., 1893, «El libro de Bilbao. Guía Artístico-Comercial», Imprenta de «El Porvenir Vascongado», Bilbao.
- FONTANA, J. y NADAL, J., 1980, «España, 1914-1970», en CI-POLLA, C., (Ed.), *Historia económica de Europa*, Ariel, Barcelona, Vol. 6.
- FONTANA, J., 1980, *La Hacienda en la Historia de España. 1700-1931*, Madrid, Inst. Estudios Fiscales.
- FOTOS de Bilbao, 1976, «3. 000 viejas fotos para la Historia de Vizcaya», I vol, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao.
- FRAILE, P., 1982, «El carbón inglés en Bilbao: una reinterpretación», *Moneda y Crédito*, N.º 160.
- FRAILE, P., 1991, *Industrialización y grupos de presión. La economía política de la protección en España. 1990-1950*, Alianza, Madrid.
- FULLAONDO, D., 1969, *La arquitectura y el urbanismo en la región y el entorno de Bilbao*, Madrid, Alfaguara.
- FULLAONDO, D., 1980, «Manuel M. Smith e Ibarra, arquitecto 1879-1956», Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid y el C.O.A.M., Madrid.
- FULLAONDO, D., 1989, «Bilbao en la memoria», en «Catálogo de la Exposición Bilbao 1807-1943. Siglo y medio de propuestas urbanas», Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, págs. 7-26
- FULLAONDO, D., y MUÑOZ, M.T., 1993, «Las Arquitecturas de Bilbao», en «Bilbao. Guía de Arquitectura», C.O.A.V.N., Bilbao.
- FUSCO, F. de, 1981, *Historia de la Arquitectura Contemporánea*, Madrid, Blume.
- FUSI, J.P., 1975, *Política obrera en el País Vasco, 1880- 1923*, Turner, Madrid.
- GALANTAY, E.Y., 1977, *Nuevas ciudades. De la Antigüedad a nuestros días*, Barcelona, G.G.
- GALIANA, L. y LLOP, M., 1989, «Propiedad y mercado inmobiliario en Madrid, 1885. I. La Propiedad», en *La sociedad madrileña durante la Restauración, 1876-1931*, Madrid, Vol. I.
- GALLEGO, E., 1916, «Higiene urbana. El barrio de Irala Barri en Bilbao», *Revista «La Construcción Moderna»*, n.º 7, 15 abril, págs. 97-103
- GARATE OJANGUREN, M., 1976, *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, San Sebastián.

- GARATE OJANGUREN, M., 1985, «Cambios urbanos y transformaciones económicas en la sociedad donostiarra durante la primera mitad del siglo XIX», en *Actas del III Congreso Nacional de Historia Económica*, Segovia.
- GARATE OJANGUREN, M., 1988, «Comercio, burguesía y acumulaciones de capital en el País Vasco (1970-1841)», *Ekonomiaz*, N.º 9-10.
- GARCIA ANTON, I., 1980, *La Arquitectura de Principios de Siglo en Alicante y Provincia*, Alicante, Excma. Diputación Provincial de Alicante.
- GARCIA BELLIDO, A. et al., 1968, *Resumen histórico del Urbanismo en España*, Madrid, Instituto de Estudios de la Administración Local.
- GARCIA BELLIDO, A., 1979, *Para comprender la ciudad. Claves sobre los procesos de producción del Espacio*, Madrid, Nueva Ciudad.
- GARCIA CRESPO, M.; VELASCO, R. y MENDIZABAL, A., 1981, *La economía vasca durante el franquismo. Crecimiento y crisis de la economía vasca: 1936-1980*, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao.
- GARCIA DE CORTAZAR, F. y MONTERO, M., 1980, *Historia contemporánea del País Vasco*, Txertoa, San Sebastián.
- GARCIA DE CORTAZAR, F. y MONTERO, M., 1983, *Diccionario de Historia del País Vasco*, Txertoa, San Sebastián, 2 Vols.
- GARCIA DE CORTAZAR, J.A., 1966, *Vizcaya en el Siglo XV*, Bilbao.
- GARCIA DE CORTAZAR, J.A., 1990, «Sociedad y poder en el Bilbao Medieval», en *BILBAO, ARTE E HISTORIA*, Bilbao, Dip. Foral de Vizcaya, Vol. I.
- GARCIA DELGADO, J.L., (Coord.), 1992, *Economía española, cultura y sociedad. Homenaje a Juan Velarde Fuertes*, Eudema, Madrid.
- GARCIA DELGADO, J.L., (Ed.), 1985, *La España de la Restauración. Política, economía, legislación y cultura*, Siglo XXI, Madrid.
- GARCIA DELGADO, J.L., 1972, «Datos para una historia de la estrategia patronal en España. Frente al proyecto de Alba estableciendo una contribución directa sobre los beneficios extraordinarios de la guerra», en *Annales de Economía*, N.º 13.
- GARCIA DELGADO, J.L., 1975, *Orígenes y desarrollo del capitalismo en España. Notas críticas*, Edicusa, Madrid.
- GARCIA DELGADO, J.L., 1992, «Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares». *VIII Coloquio de Historia Contemporánea de España*, Siglo XXI, Madrid.
- GARCIA ESPUCHE, A y GUARDIA I BASSOLS, M., 1989, «La construcción d'una ciutat: Mataró 1500-1900», *Alta Fulla*, Barcelona.
- GARCIA ESPUCHE, A. y GUARDIA I BASSOLS, M., 1986, *Espai i societat a la Barcelona pre-industrial*, Barcelona, Eds. de la Magrana.

- GARCIA ESPUCHE, A. y GUARDIA I BASSOLS, M., 1989, *La construcció d'una ciutat: Mataró 1500-1900*, Barcelona, Alta Fulla.
- GARCIA ESPUCHE, A., 1990, «El centre residencial burgès», en BARJAU, S. et al., *La formació de l'Eixample de Barcelona. Aproximacions a un fenomen urbà*, Barcelona.
- GARCIA ESPUCHE, A., 1990, *El quadrat d'or. Centre de la Barcelona modernista. La formació d'un espai urbà privilegiat*, Barcelona.
- GARCIA MERINO, L.V., 1978, «El fenómeno urbano bilbaíno. Problemas de estructura y organización», *Lurralde*, Vol. II.
- GARCIA MERINO, L.V., 1987, *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, Oñate, I.V.A.P.
- GARCIA SANTOS, N., 1986, «Consideraciones teóricas sobre el papel del transporte como instrumento para impulsar el desarrollo económico», *Información Comercial Española*, N.º 634.
- GASKELL, S.M., (Ed.), 1990, *Slums*, Leicester.
- GIEDION, S., 1968, «Espacio Tiempo y Arquitectura. El futuro de una nueva tradición», Científico Médica, Barcelona.
- GINER DE LOS RIOS, B., 1980, *Cincuenta años de Arquitectura Española*, Madrid, Adir.
- GIRALT CASADESUS, R., 1917, «Arquitectura. Irala-Barri, Bilbao», *Revista «La Construcción»*, n.º 10, págs. 9-16
- GOERLICH, D.B., 1981, *La Arquitectura del Eclecticismo en Valencia. Vertientes de la arquitectura valenciana entre 1875 y 1925*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia.
- GOMEZ MENDOZA, A., 1989, *Ferrocarriles, industria y mercado en la modernización de España*, Espasa Calpe, Madrid.
- GOMEZ MENDOZA, A., 1982, *Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913. Un enfoque de nueva historia económica*, Alianza, Madrid.
- GOMEZ MENDOZA, J., 1977, *Agricultura y expansión urbana. La campaña del Bajo Henares en la aglomeración de Madrid*, Madrid, Alianza.
- GOMEZ REDONDO, R., 1992, *La mortalidad infantil española en el siglo XX*, Madrid, CIS/Siglo XXI.
- GOMEZ, G., 1896, *Cómo se vive y cómo se muere en Bilbao*, Bilbao. Imp. de la Casa de Misericordia.
- GONDRA ORAA, M.ª V., 1984, *El Bilbao de Julio Lazúrtegui*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, Bilbao.
- GONZALEZ PORTILLA, M. y GARMENDIA, J.M., 1988, *La Guerra Civil en el País Vasco. Política y economía, Siglo XXI/Universidad del País Vasco*, Madrid.
- GONZALEZ PORTILLA, M. y GARMENDIA, J.M., 1988, *La posguerra en el País Vasco: Política, acumulación, miseria*, Kriselu, San Sebastián.

- GONZALEZ PORTILLA, M., 1977, «El mineral de hierro español (1870-1914); su contribución al crecimiento económico inglés y a la formación del capitalismo vasco. Algunas sugerencias sobre el movimiento obrero en el País Vasco», en *Estudios de Historia Social*, N.º 1.
- GONZALEZ PORTILLA, M., 1977, «La industria siderúrgica en el País Vasco: del verlanssystem al capitalismo industrial», en V.V.A.A., *Crisis del Antiguo Régimen e industrialización en la España del Siglo XIX*, Edicusa, Madrid.
- GONZALEZ PORTILLA, M., 1981, *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*, Haranburu, San Sebastián, 2 Vols.
- GONZALEZ PORTILLA, M., 1985, *La siderurgia vasca (1880-1901). Nuevas tecnologías, empresarios y política económica*, Universidad del País Vasco, Bilbao.
- GONZALEZ PORTILLA, M., 1988, «Aspectos de la industrialización del País Vasco», *Ekonomiaz*, N.º 9-10.
- GONZALEZ PORTILLA, M., 1992, «Mecanismos de producción y reproducción social de las élites económicas y del capitalismo en la Restauración», *Historia Contemporánea*, N.º 8.
- GONZALEZ PORTILLA, M.; Maluquer de Motes, J. y Riquer Permanyer, B., (Eds.), 1985, *Industrialización y Nacionalismo. Análisis comparativos*, en *Actas del I Coloquio Vasco-Catalán de Historia*, Barcelona.
- GOÑI URQUIZA, E., 1905, «Saneamiento de Bilbao», Madrid.
- GORBEÑA, V., 1886, *Proyecto de ferrocarril de Zorroza a Valmaseda. Memoria, año 1886*, Bilbao, Imp. de la Casa de la Misericordia.
- GORTAZAR, J.C., 1966, «Bilbao a mediados del siglo XIX según un epistolario de la época y otras páginas», Librería Arturo, Bilbao.
- GOZALVEZ PEREZ, V., (Coord.), 1991, *Los procesos de urbanización: siglos XIX y XX*, Alicante, Actas del II Congreso de la ADEH. Inst. Juan Gil Albert. Vol. 4.
- GUARDIA, M.; GARCIA ESPUCHE, M.; MONCLUS, F.J. y OYON, J.L., 1988, «La dimensió urbana», en Fabre Carreras, X. et al., *Arquitectura i ciutat a l'exposició universal de Barcelona, 1888*, Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya.
- GUIARD LARRAURI, T., 1974, «Compendio de la Historia de la Noble Villa de Bilbao», La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao.
- GUIMON, P., 1920, «Casas obreras: aisladas o agrupadas; en el campo o en la ciudad», *II Congreso de Estudios Vascos*, Pamplona, San Sebastián, págs. 372-379.
- HANDLIN Y BURCHARD, (Eds.), 1963, *The Historian and the City*, Cambridge, Mass., M.I.T. Press.
- HAREVEN, T.K., 1982, *Family Time and Industrial Time. The Relationship between the Family and Work in a New England Industrial Community*, Cambridge, Cambridge University Press.



- HARRINSON, J., 1976, «El coste de oportunidad del Programa Naval Español de 1907: ¿pantanos o acorazados?», en *Hacienda Pública Española*, N.º 38.
- HARRINSON, J., 1980, *Historia económica de la España Contemporánea*, Vicens Vives, Barcelona.
- HARRINSON, J., 1983, «La industria pesada, el Estado y el desarrollo económico en el País Vasco, 1876-1936», en *Información Comercial Española*, N.º 598.
- HAUTECOEUR, L., 1957, *Histoire de l'Architecture classique en France*, Paris, Picard, Tomo VI.
- HENRY, L., 1983, *Manual de demografía histórica*, Barcelona, Crítica.
- HERCE Y PEREZ CABALLERO, L., 1957, *Historia de las calles de Bilbao*, Bilbao, Gráficas Ellacuría.
- HERNANDEZ ANDREU, J., 1986, *España y la crisis de 1929*, Espasa Calpe, Madrid.
- HERNANDO, J., 1989, *Arquitectura en España 1770-1900*, Madrid, Cátedra.
- HERRERO, A. y LEIRA, E., 1986, «El ferrocarril en la ciudad: ¿problema u oportunidad?», *Estudios Territoriales*, N.º 18.
- HIGIENE en Bilbao, 1902, «Memorias de los trabajos premiados en los Juegos florales que se celebran en la Villa en agosto 1901», Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao.
- HITCHCOCK, H.R., 1981, *Arquitectura de los siglos XIX y XX*, Madrid, Cátedra.
- HOZ, DE LA S.; MONTON, J.; PEREZ, A. y RUZAFÁ, R., 1992, «Características y evolución de las élites en el País Vasco (1898-1923)», *Historia Contemporánea*, N.º 8.
- HUMBOLD, W.F., 1975, «Apuntaciones sobre un viaje por el País vasco en la primavera de 1801», Auñamendi, San Sebastián.
- HURD, R., 1924, *Principles of City Land Values*, New York.
- IBARRETA, A., 1882, *Memoria del Ferrocarril Económico de Bilbao a Las Arenas*, Bilbao.
- IGLESIAS ROUCO, L.S., 1979, *Burgos en el siglo XIX. Arquitectura y Urbanismo*, Valladolid, Universidad de Valladolid.
- IRISO NAPAL, P.L. y REHER, D.S., 1987, «La fecundidad y sus determinantes en España, 1887-1920. Un ensayo de interpretación», *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, Vol. 39.
- JACKSON, K.T., 1987, *Crabgrass Frontier. The Suburbanization of the United States*, New York, Oxford University Press.
- JIMENEZ ARAYA, T., 1974, «Formación de capital y fluctuaciones económicas: materiales para el estudio de un indicador: creación de sociedades mercantiles en España entre 1886-1970», *Hacienda Pública española*, XXVII.
- JOHNSON, J.H. y POOLEY, C.G., (Eds.), 1982, *The Structure of Nineteenth-Century Cities*, New York, St. Martin's Press Inc.

- JUARISTI LINACERO, J., 1985, *La estructura urbana de Vizcaya*, Bilbao, U.P.V.
- JÜRGENS, O., 1992, *Ciudades Españolas. Su desarrollo y configuración urbanística*, Madrid, Ministerio para las Administraciones Públicas.
- KERN, S., 1988, *Il tempo y lo spazio. La percepcione del mondo tra Otto e Novecento*, Bologna, Il Molino.
- KLEIN, A., 1980, *Vivienda mínima, 1906-1957*, Barcelona, G.G.
- LANDECHO, L., 1908, «Modificación del plano de ampliación del Ensanche de Bilbao», *Boletín de la R. Academia de Bellas Artes de San Fernando*, II (2.ª ép), págs. 136-138 ; III 1909 págs. 25-27.
- LANDECHO, L., 1910, «Expediente y proyecto de las modificaciones solicitadas por el Ayuntamiento de Bilbao en el plano de Ensanche aprobado por R.D. de 30 de mayo de 1876», *Boletín de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando*, IV, págs. 106-121.
- LANDECHO, L., 1921, «Informe sobre el expediente incoado para la modificación del plano del Ensanche de Bilbao. Formado por el Ayuntamiento de dicha Capital», *Boletín de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando*, XV, págs. 167-172.
- LARRAÑAGA, L., 1895, «El libro de Bilbao y sus cercanías. Guía artístico-comercial», Imprenta de A. Apellaniz, Bilbao.
- LARREA, A., 1912, «Barrio higiénico-económico de Irala. Barri», *Estudios de Deusto*, V, págs. 277-286
- LARUMBE MARTIN, M., 1990, *El Academicismo y la Arquitectura del siglo XIX en Navarra*, Pamplona, Gobierno de Navarra.
- LASLETT, P. y HARRISON, J., 1977, «Clayworth and Cogenhoe», en Laslett, P., *Family Life and Illicit Love in Earlier Generations*, Cambridge, Cambridge University Press
- LAWTON, R. y LEE, R., (Eds.), 1989, *Urban Population Development in Western Europe from the Late-Eighteenth Century to the Early Twentieth-Century*, Liverpool, Liverpool University Press.
- LAWTON, R., (Ed.), 1989, *The Rise and Fall of Great Cities. Aspects of Urbanization in the Western World*, London, Belhaven Press.
- LAZARO, A. de, 1988, *Memoria descriptiva sobre el proyecto de Ensanche de la Villa de Bilbao*, Vitoria, Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco. (Rep. del original de 1862).
- LAZARO, M.; GURRIA, P.A. y ORTEGA, A.R., 1991, «La inmigración a la ciudad de Logroño durante el Antiguo Régimen», *Boletín de la Asociación de Demografía Histórica*, Vol. IX, N.º 2.
- LAZURTEGUI, J., 1907, *El comercio iberoamericano por el Puerto de Bilbao*, Bilbao.
- LAZURTEGUI, J., 1916, *La hulla, el hierro y el ferrocarril ante la conflagración europea con aplicaciones a España*, Bilbao.

- LAZURTEGUI, J., 1917, *Industrias claves de la España moderna. El problema del mineral de hierro, el de la industria siderúrgica y sus derivaciones, el de la hulla y la energía hidráulica*, Bilbao.
- LAZURTEGUI, J., 1920, *El problema ferroviario y el de la integral reconstitución económica de España*, Bilbao. *La propiedad*, Revista Semanal, mercantil, minera, industrial y marítima, Bilbao, Organó Oficial de la Cámara de Comercio, Año I, 22-9-1895, N.º 9.
- LEFEBVRE, H., 1970, *La revolución urbana*, Madrid, Alianza Editorial.
- LEFEBVRE, H., 1975, *El derecho a la ciudad*, Barcelona, Península.
- LEFEBVRE, H., 1976, *Espacio y política*, Barcelona, Península.
- LEGORBURU FAUS, E., 1993, «El nacimiento de la Liga Guipuzcoana de Productores», *Congreso de la Asociación de Historia Económica*, San Sebastián.
- LEIRA, E. y QUERO, D., 1991, «Un "Anteproyecto General" de Galdácano hasta el Abra: una urgencia setenta años aplazada», en *El problema urbanístico de Bilbao*, Bilbao.
- LEONARDO AURTENETXE, J.J., 1989, *Estructura urbana y diferenciación residencial: El caso de Bilbao*, Madrid, CIS-Siglo XXI.
- LEQUERICA, J.F., 1956, *La actividad económica de Vizcaya en la vida nacional*, Academia de Ciencias Morales y Políticas, Madrid.
- LESTHAEGUE, R., 1992, «Motivation et légitimation: conditions de vie et régimes de fécondité en Belgique et en France du XVII siècle au XIX siècle», en *INED, Congrès et Colloques*, N.º 11.
- LEVINE, D., 1985, «Industrialization and the Proletarian Family in England», *Past and Present*, Vol. 107.
- LINAZA, J.M., 1885, «*Recuerdos de Bilbao*», Imprenta de la Casa de la Misericordia, Bilbao.
- LINAZASORO, J.I., 1978, «*Permanencias y arquitectura urbana. Las ciudades vascas de la época romana a la Ilustración*», Edit. G.G., Barcelona.
- LIVI-BACCI, M., (Coord.), 1992, *Modelos regionales de la transición demográfica en España y Portugal*, Alicante, Actas del II Congreso de la Asociación de Demografía Histórica, Inst. Juan Gil Albert, Vol. 2.
- LIVI-BACCI, M., 1988, «La Península Ibérica e Italia en vísperas de la transición demográfica», en Pérez Moreda, V. y Reher, D.S., (Eds.), *Demografía histórica en España*, Madrid, Ed. el Arquero.
- LOPEZ GUALLAR, M. y TATJER MIR, M., 1985, «Las fuentes fiscales y registrales en el estudio de la estructura urbana», en BONET, A., (Ed.), *Urbanismo e Historia Urbana en el Mundo Hispano*, Madrid, Univ. Complutense.
- LOPEZ SANCHEZ, P., 1993, *Un verano de mil julios y otras estaciones. Barcelona: de la Reforma Interior a la revolución de julio 1909*, Madrid, Siglo XXI.
- LOSADA, R., 1981, «*Historia urbanística de Bilbao*», Bilbao.

- LOYER, F., 1987, «Paris XIX.<sup>o</sup> siècle. L'immeuble et la rue», Hazan, Paris.
- LOZANO BARTOLOZZI, M.M., 1980, *El desarrollo urbanístico de Cáceres*, Cáceres, Universidad de Cáceres.
- LUENGO TEIXIDOR, F., 1990, *Crecimiento económico y cambio social. Guipúzcoa. 1917-1923*, Universidad del País Vasco, Bilbao.
- LUNA RODRIGO, G., 1988, «La estructura urbana en España, 1860-1930», *Boletín de la Asociación de Demografía Histórica*, Vol. IV, N.<sup>o</sup> 2.
- LUZARRAGA, J.L., 1894, «Plano itinerario de la M.N. y M.L. Provincia de Vizcaya», Imp. Erhard, Paris.
- MACHUCA SANTA CRUZ, L., 1987, «Málaga. ciudad abierta. Origen, cambio y permanencia de una estructura urbana», Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga, Málaga.
- MAÑAS, C.Y.M. y ZUAZO UGALDE, S., 1920, *Anteproyectos de reforma viaria parcial del interior y ensanche de la ciudad de Sevilla y de la reforma parcial del interior de la Villa de Bilbao*, Madrid, Imp. de G. Hernández y Galo Sáez.
- MAÑE Y FLAQUER, J., 1967, «Viaje por Vizcaya al final de etapa foral», Villar Bilbao. *Marcha de las edificaciones en el Ensanche*, Revista Semanal, mercantil, minera, industrial y marítima, Órgano Oficial de la Cámara de Comercio, Año I, N.<sup>o</sup> 24-29.
- MARTIN ACEÑA, P. y COMIN COMIN, F., (Eds.), 1990, *Empresa pública e industrialización en España*, Alianza, Madrid.
- MARTIN ACEÑA, P. y PRADOS DE LA ESCOSURA, L., (Eds.), 1985, *La nueva historia económica de España*, Tecnos, Madrid.
- MARTIN ACEÑA, P., 1984, *La política monetaria en España, 1919-1935*, Instituto de Estadística Fiscal, Madrid.
- MARTIN MATEO, A., 1980, «Bilbao y el Bajo Nervión: administración urbana», *Revista de Derecho Urbanístico*, Vol. 69.
- MARTIN MORENO y MIGUEL, A. de, 1978, *La estructura social de las ciudades españolas*, Madrid.
- MARTIN RODRIGUEZ, A., 1986, *La Gran Vía de Granada. Cambio económico y reforma interior urbana en la España de la Restauración*, Granada, Caja General de Ahorros y Monte de Piedad de Granada.
- MARTINEZ CARO, C. et al., 1985, *La ordenación urbana. Aspectos legales de la práctica profesional*, Pamplona, Universidad de Navarra.
- MARTINEZ DE PISON, E., 1976, *Segovia. Evolución de un paisaje urbano*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- MARTINEZ VARA, T., (Ed.), 1986, *Mercados y desarrollo económico en la España contemporánea, Siglo XXI*, Madrid.

- MAS SERRA, E., 1979, «Un siglo de Arquitectura en Bilbao», *Revista Comun*, 2 feb, págs. 23-40.
- MAS SERRA, E., 1992, «Elementos de Diseño Urbano», I.V.A.P., Oñate.
- MAS, R., 1982, *El barrio de Salamanca. Planeamiento y propiedad inmobiliaria en el Ensanche de Madrid*, Madrid, I.E.A.L.
- MAS, R., 1986, «La propiedad urbana en Madrid en la primera mitad del siglo XIX», en *Madrid en la sociedad del siglo XIX*, Madrid.
- MAS, R., 1989, «Crecimiento espacial y mercado del suelo periférico en los inicios de la Restauración», en BAHAMONDE, A. y OTERO, L. E., (Eds.), *La sociedad madrileña durante la Restauración. 1876-1931*, Madrid.
- MASSANA, C., 1985, *Industria, ciudad y propiedad. Política económica y propiedad urbana en el área de Barcelona (1901-1939)*, Barcelona, Curial.
- MAURE, L., 1987, «Secundino Zuazo: Las propuestas de reforma interior de la ciudad y el desarrollo urbanístico contemporáneo», en *Reforma Viaria parcial del interior de Bilbao*, Bilbao, Colegio Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya.
- MAUSBACH, H., 1985, *Introducción al urbanismo*, México, G.G.
- MAZAS, D., 1918, *La sociedad de Bilbao en 1887*, Bilbao.
- McKEOWN, T., 1976, *The Modern Rise of Population*, London, Arnold.
- MEETING-PROTESTA CONTRA LOS TRATADOS DE COMERCIO CELEBRADO EN BILBAO EL DÍA 9 DE DICIEMBRE DE 1893, Bilbao, 1894.
- MENJON, F., 1913, *Proyecto de abastecimiento de Aguas del Gorbea para la I. Villa de Bilbao*, Imprenta de la Casa de la Misericordia, Bilbao.
- MERLIN, P., 1984, *Bibliographie sur la planification des transports urbains*, Saint-Denis, Presses Universitaires de Vincennes.
- MIGOYA, E., 1910, *La nueva tributación directa en Vizcaya. Industrial. Territorial. Utilidades. Comentarios y Jurisprudencia*, Bilbao, 2 vol.
- MIGOYA, E., 1920, «Los municipios como encargados de la cobranza de contribuciones. Organización de servicios», en *Asamblea de Administración Municipal Vasca*, San Sebastián, Sociedad de Estudios Vascos- Eusko-Ikaskuntza.
- MIGOYA, J., 1920, «Solares urbanos. Medios de evitar su encajecimiento y especulación», *II Congreso de Estudios Vascos*, Sociedad de San Sebastián.
- MIKELARENA PEÑA, F., 1993, «El proceso de urbanización en el País Vasco peninsular entre 1860 y 1930», *Eusko-Ikaskuntza. Cuadernos de Sección. Historia-Geografía*, Vol. 21.
- MOLS, R., 1954, *Introduction à la démographie historique des villes d'Europe du XIV au XVIII siècle*, Louvain, Publications Universitaires de Louvain, 3 Vols.

- MONCLUS, F.C. y OYON, J.L., 1985, «Espacio urbano y sociedad: algunas cuestiones de método en la actual historia urbana», en BONET, A., (Ed.), *Urbanismo e Historia Urbana en el Mundo Hispano*, Madrid, Univ. Complutense.
- MONCLUS, F.C. y OYON, J.L., 1989, «La aproximación espacial en la historia urbana», en *Historia urbana del Pla de Barcelona*, Barcelona.
- MONCLUS, F.C. y OYON, J.L., 1990, «Eixample i suburbanització. Trànsit tramviari i divisió social de l'espai urbà a Barcelona, 1883-1914», en BARJAU, S. et al., *La formació de l'Eixample de Barcelona. Aproximacions a un fenomen urbà*, Barcelona, OCSA.
- MONREAL ZIA, G., 1974, *Las instituciones públicas del Señorío de Vizcaya*, Bilbao.
- MONTERO, M., (Ed.), 1990, *Historia de los montes de hierro, (1840-1960)*, Museo Minero, Bilbao.
- MONTERO, M., 1983, «Régimen liberal y autonomía vasca (Teoría y práctica del uniformismo liberal)», *Saioak*, N.º 5.
- MONTERO, M., 1988, «Modernización económica y desarrollo empresarial en Vizcaya, 1890-1905», *Ekonomiaz*, N.º 9-10.
- MONTERO, M., 1990, *Mineros, banqueros y navieros*, Leioa, U.P.V.
- MONTERO, M., 1993, *La construcción del País Vasco Contemporáneo*, Txertoa, San Sebastián.
- MONTERO, M., 1994, «La burguesía impaciente», Beitia, Bilbao.
- MONTERO, M., 1994, «La California del hierro. Las minas y la modernización económica y social de Vizcaya», Beitia, Bilbao.
- MORALES SARO, M.C., 1981, *Oviedo: Arquitectura y Desarrollo urbano. Del Eclecticismo al Movimiento Moderno*, Oviedo, Servicio de Publicaciones Universidad de Oviedo.
- MORRIS, A.E.J., 1984, *Historia de la forma urbana. De sus orígenes hasta la Revolución industrial*, Barcelona, G. Gilli.
- MORRIS, R.J. & RODGER, R., 1993, *The Victorian City. A Reader in British Urban History*, London.
- MORRIS, R.J., (Ed.), 1986, *Class, Power and Social Structure in British Nineteenth Century Towns*, Leicester.
- MORRIS, R.J., 1990, «Externalities, the Market, Power Structures and the Urban Agenda», *Urban History Yearbook*, Vol. 17.
- MORRIS, W., 1977, *Arte y Sociedad Industrial. Antología de escritos*, Valencia, Fernando Torres.
- MOYA VALGAÑON, C., 1969, «La ciudad, un modelo de sistema social de desarrollo», *Moneda y Crédito*, N.º 108.
- MUMFORD, L., 1966, *La ciudad en la Historia*, Buenos Aires, Infinito.
- NADAL OLLER, J., 1975, *El fracaso de la Revolución industrial en España, 1814-1913*, Ariel, Barcelona.

- NADAL, J. y TORTELLA, G., (Eds.), 1974, *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*. Actas del I Coloquio de Historia Económica de España, Ariel, Barcelona.
- NADAL, J.; CARRERAS, A. y SUDRIA, C., (Comp.), 1987, *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Ariel, Barcelona.
- NADAL, J.; CARRERAS, A., (Dirs.), 1990, *Pautas regionales de la industrialización española (Siglos XIX y XX)*, Ariel, Barcelona.
- NAVACUES, P., y otros, 1978, «Del Neoclasicismo al Modernismo», Alhambra, Madrid.
- NAVASCUES, P., 1971, «El problema del eclecticismo en la arquitectura española del siglo XIX», *R.I.E.*, N.º 114.
- NAVASCUES, P., 1973, *Arquitectura y arquitectos madrileños del siglo XIX*. Madrid, Instituto de Estudios Madrileños.
- NAVASCUES, P., 1985, «Arquitectura del hierro en España», *Rev. C.A.U.* junio.
- NOVO LOPEZ, P.A., 1993, *Infraestructura ferroviaria y modelo económico del País Vasco. 1845-1910*, Tesis Doctoral inédita, Leioa, U.P.V.
- OLABARRI GORTAZAR, I., 1978, *Relaciones laborales en Vizcaya, 1890-1936*, Leopoldo Zugaza, Durango.
- OLANO, C., 1975, «El desarrollo urbanístico de la ciudad de Málaga», *JABEGA* n.º 10, Diputación Provincial de Málaga, Málaga.
- OLIVERAS SAMATIER, J., 1985, *Desenvolupament industrial i evolució urbana a Manresa (1800-1870)*, Manresa, Caixa d'Estalvis de Manresa.
- ORBE SIVATTE, A., 1985, *Arquitectura y urbanismo en Pamplona a finales del XIX y comienzos del XX*, Pamplona, Inst. Príncipe de Viana.
- ORDEIG CORSINI, J.M., 1992, *Diseño y Normativa en la Ordenación de Pamplona (1770-1960)*, Pamplona, Departamento de Educación y Cultura del Gobierno de Navarra.
- ORDENANZAS, 1883, «Reglamento para la construcción y reforma de edificios en la República de Abando», Imprenta y Librería de J.E. Delmas, Bilbao.
- ORDENANZAS, 1885, «Proyecto de ordenanzas de construcción vigentes en el Casco Viejo y en el Ensanche de la I. Villa de Bilbao», Imprenta de M. Echevarría, Bilbao.
- ORDENANZAS, 1902, «Recopilación de las Ordenanzas de Construcción vigentes en el Casco y Ensanche de la I. Villa de Bilbao», Bilbao.
- ORDENANZAS, 1918, «Municipales de la Ilustre Villa de Bilbao», Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao.
- ORMAECHEA HERNALIZ, A.M., 1989, *Ferrocarriles en Euskadi (1855-1936)*, Euzko Trenbideak, Bilbao.

- ORTEGA BERRUGUETE, A.R. y UNDA MALCORRA, P., 1985, «El crecimiento de la población de Bilbao en el siglo XIX: ritmos, factores y comportamientos diferenciales», *Ernaoa*, N.º 1.
- ORTEGA BERRUGUETE, A.R., 1988, «Inmigración y muerte. El impacto de la industrialización sobre la población bilbaína», en *BILBAO. ARTE E HISTORIA*, Bilbao, Dip. Foral de Vizcaya. Vol. 2.
- ORTEGA GALINGO, J., 1951, *Bilbao y su hinterland*, Bilbao.
- ORTIZ DE ORRUÑO, J.M. y AGIRREAZKUENAGA, J., 1988, «Las Haciendas forales de Alava, Guipúzcoa y Vizcaya entre 1800 y 1878», *Ekonomia*, N.º 9-10.
- ORUETA, J., 1929, *Memorias de un bilbaíno, 1870-1900*, Nueva Editorial, San Sebastián.
- OSSA ECHABURU, R., 1969, *El Bilbao del novecientos. Riqueza y poder de la ría (1900-1923)*, Bilbao, El Villar.
- OYON, J.L. y GARCIA ESPUCHE, A., 1994, «Crecimiento de las ciudades», en BONAMUSA, F. y SERRALLONGA, J., (Eds.), *La Sociedad Urbana*, Barcelona.
- OYON, J.L., 1992, «Transporte caro y crecimiento urbano. El tráfico tranviario en Barcelona, 1872-1914», *Ciudad y Territorio*, Vol. 94.
- OYON, J.L., 1993, «Spain», en RODGER, R., (Ed.), *European Urban History*, London.
- PALACIO, A., 1893, «Higienización de Bilbao», Edit. Imprenta de Müller y Zabaleta, Bilbao.
- PALAFOX, J., 1986, «La política presupuestaria de la Dictadura de Primo de Rivera: ¿una reconstrucción necesaria?», *Revista de Historia Económica*, N.º 2.
- PALAFOX, J., 1991, *Atraso económico y democracia. La Segunda República y la economía española. 1892-1936*, Critica, Barcelona.
- PALIZA MONDUATE, M. y BASURTO FERRO, N., 1990, «Bilbao y el Paseo del Campo Volantín a finales del siglo XIX», en «La sede del Puerto Autónomo de Bilbao: El Arquitecto Julián de Zubizarreta y el "Hotel", de la Familia Olabarri». Puerto Autónomo de Bilbao, Bilbao.
- PALIZA MONDUATE, M., 1988, «La importancia de la arquitectura inglesa del siglo XIX y su influencia en Vizcaya», *Kobie*, N.º 5.
- PALIZA MONDUATE, M., 1988, «Manuel M. Smith Ibarra. Arquitecto (1879-1956)», Diputación Foral de Vizcaya, Salamanca.
- PAWLEY, M., 1976, *Arquitectura versus Vivienda de masas*, Barcelona.
- PEDREIRA, L., 1902, «Lo que es Bilbao y lo que podrá ser a fines de siglo», Bilbao.
- PEÑACERRADA, J., 1872, *Bilbao Puerto de Baños. El Ferrocarril de Bilbao a La Avanzada de Algorta*, Bilbao, Imp. Juan E. Delmás.



- PEÑIN, A., 1978, *Valencia 1874-1959. Ciudad, arquitectura y arquitectos*, Valencia.
- PEREZ DE LA DEHESA, R., 1973, «Política y Sociedad en el primer Unamuno», Ariel, Barcelona.
- PEREZ-FUENTES HERNANDEZ, P., 1991, «El discurso higienista y la moralización de la clase obrera en la primera industrialización vasca», *Historia Contemporánea*, n.º 5, págs. 127-156.
- PEREZ AGOTE, A., 1979, «Racionalidad urbana y relaciones sociales. El Gran Bilbao, 1945-1975», *Saioak*, N.º 3.
- PEREZ MOREDA, V. y REHER, D.S., 1986, «Mecanismos demográficos y oscilaciones a largo plazo de la población europea (1200-1850)», *Revista de Historia Económica*, Vol. IV, N.º 3.
- PEREZ MOREDA, V., 1980, *Las crisis de mortalidad en la España interior, siglos XVI-XIX*, Madrid, Siglo XXI.
- PEREZ MOREDA, V., 1985, «La modernización demográfica, 1800-1930. Sus limitaciones y cronología», en SANCHEZ ALBORNOZ, N., (Comp.), *La modernización económica de España, 1881-1930*, Madrid, Alianza Editorial.
- PEREZ ROJAS, F.J., 1986, *Cartagena 1874-1936*, Murcia, Editora Regional de Murcia.
- PEREZ-FUENTES HERNANDEZ, P., 1993, *Vivir y morir en las minas. Estrategias familiares y relaciones de género en la primera industrialización vizcaína 1877-1913*, Bilbao, U.P.V.
- PERPIÑA GRAU, R., 1952, *De estructura económica y economía hispana*, Rialp, Madrid.
- PERRENOUD, A., 1979, *La population de Genève du seizième au début du dix-neuvième siècle. Etude démographique*, Genève.
- PERROUX, F., 1984, *El desarrollo y la nueva concepción de la dinámica económica*, Barcelona, Ed. Serbal.
- PEVSNER, N., 1979, *Historia de las tipologías arquitectónicas*, Barcelona, G.G.
- PEVSNER, N., 1983, *Esquema de la arquitectura europea*, Buenos Aires, Infinito.
- PONS, A. y SERNA, J., 1992, *La ciudad extensa. La burguesía comercial-financiera en la Valencia de mediados del siglo XIX*, Valencia, Inst. Alfons el Magnànim.
- POOS, L.R., 1990, «Los movimientos de población en Essex durante la Edad Media: Datos de algunas listas de tithings de comienzos del S. XIV», en BONFIELD, L., SMITH, R. y WRIGHTSON, K., *El mundo que hemos ganado. Estudios sobre población y estructura social*, Madrid, Min. de Trabajo y Seguridad Social.
- PORTILLO VALDES, J.M., 1987, *Los poderes locales en la formación del Régimen Local. Guipúzcoa (1812-1850)*, Bilbao, U.P.V.
- PORTOGHESSI, P., 1968, *Dizionario Enciclopedico di Architettura e Urbanistica*, Roma, Instituto Editoriale, 6 Vols.

- POTRYKOWSKI, M. y TAYLOR, 1984, *Geografía del Transporte*, Barcelona, Ariel Geografía.
- POUSSOU, J.-P., 1983, *Bordeaux et le Sud-Ouest en XVIII<sup>e</sup> siècle. Croissance économique et attraction urbaine*, Paris, Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, L. y ZAMAGNI, V., (Eds.), 1992, *El desarrollo económico en la Europa del Sur: España e Italia en perspectiva histórica*, Alianza, Madrid.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, L., 1988, *De Imperio a Nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1930)*, Alianza, Madrid.
- PRECEDO LEDO, A.J., 1977, «Bilbao y el bajo Nervión, un espacio metropolitano», Junta de Cultura de Vizcaya, Bilbao.
- PRECEDO LEDO, A., 1988, *La red urbana*, Madrid, Síntesis.
- PRECEDO, A., 1975, «El Gran Bilbao», en «Conocer España», Salvat, Pamplona, Vol. VI págs. 202 y ss.
- PRESTON, S.H., 1976, *Mortality Patterns in National Populations with Special Reference to Recorded Causes of Death*, New York.
- PRIETO, I., 1980, «Pasado y futuro de Bilbao», El Sitio, Bilbao.
- PRO RUIZ, J., 1992, *Estado, geometría y propiedad. Los orígenes del catastro en España (1715-1941)*, Madrid, Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria.
- PROPIEDAD en Bilbao, 1883, «Memoria de la Comisión Permanente de la Propiedad de Bilbao Aprobada por la Junta General Ordinaria», Imprenta de J.E. Delmas, Bilbao.
- PUERTA, N. de la, 1994, *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya. 1857-1913*, Bilbao, Autoridad Portuaria de Bilbao.
- PUMAIN, D., 1982, *La dynamique des villes*, Paris.
- QUADRA SALCEDO, F., 1928, «Como se fué edificando el nuevo Bilbao en Abando (1860-1875)», Revista «Propiedad y Construcción», n.º 62, abril, págs. 8-10.
- QUIROS LINARES, F., 1991, *Las ciudades españolas en el siglo XIX*, Valladolid, Ambito.
- RACIONERO, L., 1978, *Sistemas de ciudades y ordenación del territorio*, Madrid, Alianza Universidad.
- RAGON, M., 1979, *Historia Mundial de la Arquitectura y el Urbanismo Modernos. Ideologías y Pioneros 1800-1910 (Tomo I) Prácticas y métodos (1911-1971)*, (Tomo II), Destino, Barcelona.
- REHER, D.S., 1986, «Desarrollo urbano y evolución de la población: España 1787-1930», Revista de Historia Económica, Vol. 4, N.º 1.
- REHER, D.S., 1989, «Urban Growth and Population Development in Spain, 1787-1930», en Lawton, R. y Lee, R., (Eds.), *Urban Population Development in Western Europe from the Late-Eighteenth*

- to the *Early-Twentieth Century*, Liverpool University Press, Liverpool.
- REHER, D.S., 1990, «Urbanization and Demographic Behaviour in Spain, 1860-1930», en WOUDE, A.V.D., VRIES, J.D. y HAYAMI, A., (Eds.), *Urbanization in History. A Process of Dynamic Interactions*, Oxford, Clarendon Press.
- REHER, D.S., 1990, *Town and Country in Pre-industrial Spain: Cuenca, 1550-1870*, Cambridge, Cambridge University Press.
- REHER, D.S., 1993, *Ciudades, procesos de urbanización y sistemas urbanos en la Península Ibérica, 1550-1991*, Leioa, Conferencia inédita pronunciada en el Departamento de Historia Contemporánea de la U.P.V.
- REPULLES, E. y LANDECHO, L., 1908, «Ampliación del Ensanche de la Villa de Bilbao», «*Boletín de la Real Academia de bellas Artes de San Fernando*», II (2.<sup>a</sup> ép.), págs. 125-135
- REY, F. del, 1983, «Actitudes políticas y económicas de la patronal catalana (1917-1923)», en *Estudios de Historia Social*, N.º 24-25.
- REY, F. del, 1992, *Propietarios y patronos. La política de las organizaciones económicas en la España de la Restauración (1914-1923)*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.
- RIA de Bilbao, 1934, «*Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de la ría de Bilbao los años 1892-93*», Junta de Obras del Puerto, Bilbao.
- RIA de Bilbao, 1955, *Monografía*, Taller Gráficas Urigüen Dochao, Bilbao
- RIA de Bilbao, 1977, «*100 años de la Junta de Obras del puerto y ría de Bilbao*», Junta de Obras del Puerto, Bilbao
- RIVERA BLANCO, A., 1992, *La ciudad levítica. Continuidad y cambio en una ciudad del interior (Vitoria, 1876-1936)*, Vitoria, Dip. Foral de Alava.
- RODA, D., 1924, «*Arquitectura Moderna en Bilbao*», Imprenta Eche-guren y Zulaica, Bilbao.
- RODA, D., 1926, «Concurso de anteproyectos para la extensión de Bilbao. Un triunfo de Seguro y Agüero», *Revista «Propiedad y Construcción»*, n.º 45, noviembre, págs. 3-4
- RODA, D., 1926, «La extension de Bilbao. Comentarios a un dictamen», *Revista «Propiedad y Construcción»*, n.º 46 diciembre, págs. 13-14
- RODA, D., 1954, «*Alma y paisaje de Bilbao*», Imprenta de la Casa de la Misericordia, Bilbao.
- RODGER, R., (Ed.), 1993, *European Urban History*, Leicester, Leicester University Press.
- RODGER, R., 1989, *Housing in Urban Britain 1780-1914: Class, Capitalism and Construction*, London, MacMillan.

- RODGER, R., 1993, «Construir la historia de la vivienda: dimensiones historiográficas del paisaje urbano británico», *Historia Urbana*, N.º 2.
- RODRIGUEZ CHUMILLAS, I., 1989, «La propiedad inmobiliaria en Madrid: 1870-1890», en *La sociedad madrileña durante la Restauración 1876-1931*, Madrid.
- RODRIGUEZ FERRER, M., 1866, «Cartas sobre la transformación de Bilbao», *Revista Irurac-Bat*.
- RODRIGUEZ-ESCUADERO SANCHEZ, P., 1988, «Estudio preliminar», en LAZARO, A. de, *Memoria descriptiva sobre el proyecto de Ensanche de la Villa de Bilbao*, Vitoria, Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco.
- RODRIGUEZ-ESCUADERO SANCHEZ, P., 1991, *El Ensanche de Bilbao*, Tesis Doctoral Inédita, Madrid, Univ. Complutense.
- ROLDAN, S.; GARCIA DELGADO, J.L. y MUÑOZ, J., 1973, *La formación de la sociedad capitalista en España, 1914-1920*, Confederación Española de Cajas de Ahorro, Madrid, 2 Vols.
- RONCAYOLO, M., 1988, *La Ciudad*, Barcelona, Paidós.
- ROS HOBRAVELLA, J. et al., 1978, *Capitalismo español de la autarquía a la estabilización (1939-1959)*, Edicusa, Madrid, 2 Vols.
- ROSENAU, H., 1986, *La Ciudad ideal*, Madrid, Alianza.
- ROTAECHE, F., 1934, *Las comunicaciones ferroviarias y el Puerto de Bilbao*, Bilbao.
- RUIZ DE AZUA, E., «Casas y viviendas en la segunda mitad del siglo XIX», *Revista de la Universidad Complutense*, XXVII, n.º 113.
- RUIZ DE OLABUENAGA, J.I. y BLANCO, M.<sup>a</sup>C., 1994, *La inmigración vasca*, Bilbao, Universidad de Deusto.
- SAENZ BARES, J., 1913, «*Construcciones Escolares*», Conferencias dadas a la Asociación de maestros Municipales de Bilbao, Bilbao.
- SALAZAR, L., 1979, «El planteamiento urbano y la estructura urbana del Gran Bilbao», *Común*, N.º 2.
- SAMBRICIO, C., 1975, «*Silvestre Pérez. Arquitecto de la Ilustración*», Comisión de Cultura del Colegio de Arquitectos de San Sebastián, San Sebastián.
- SAMBRICIO, C., 1981, «Orígenes de la vivienda obrera en España», *Arquitectura*, N.º 1.
- SAMBRICIO, C., 1984, «Arquitectura y ciudad en el País Vasco en los siglos XVIII-XIX», *IX Congreso de Estudios Vascos*, San Sebastián, págs. 155-179.
- SAMBRICIO, C., 1992, «De la Ciudad lineal a la Ciudad Jardín. Sobre la difusión en España de los supuestos urbanísticos a comienzos del siglo», *Ciudad y Territorio*, N.º 94.
- SANCHEZ ALBORNOZ, N., (Comp.), 1985, *La modernización económica de España, 1830-1930*, Alianza, Madrid.

- SANCHEZ RAMOS, F., 1945, *La economía siderúrgica española. I. Estudio crítico de la historia industrial de España hasta 1900*, Instituto Sancho de Moncada, Madrid.
- SANEAMIENTO de Bilbao «Breve reseña de las gestiones llevadas a cabo por el Excmo. Ayuntamiento para sanear la Villa», *Revista de Obras Públicas* 1899 XLVI, (I) págs. 274-275
- SANEAMIENTO de Bilbao «Memoria acerca del estado y progreso de las obras de saneamiento de la I. Villa de Bilbao de 1899», Bilbao 1901.
- SANEAMIENTO Y vialidad «Memoria de los trabajos realizados por la Sección de Vialidad y Saneamiento de la I. Villa de Bilbao», Ayuntamiento de Bilbao 1909-1910-1911-1912-1913-1914-1915.
- SANIDAD 1886, «El problema sanitario I», *Revista Vizcaya* págs. 86-87.
- SANIDAD 1886, «El problema sanitario II», 1886, *Revista Vizcaya* págs. 124 y ss.
- SANTANA EZQUERRA, A., 1990, «La racionalidad de la Arquitectura Neoclásica Bilbaina: Soluciones para una ciudad ahogada», en «Bilbao, Arte e Historia», Diputación Foral de Vizcaya, Bilbao Vol I.
- SANTANA EZQUERRA, A., 1993, «“Puente Vizcaya”, 1893-1993. La construcción de una leyenda», en *Cien años del Puente Bizkaia*, Bilbao.
- SANZ ESQUIDE, J.A., 1985, «El acceso a la propiedad de la vivienda, un indicador figurativo-social de la aristocracia obrera vizcaina a partir de la Gran Guerra», en *I Coloquio Vasco-Catalán de Historia*, Bellaterra, Servicio de Publicaciones de la Universidad Autónoma de Barcelona.
- SANZ ESQUIDE, J.A., 1986, *Arquitectura en el País Vasco durante los años 30*, San Sebastián, Diputación Foral de Guipúzcoa.
- SANZ ESQUIDE, J.A., 1990, «Arquitectura y “Vivienda Mínima” en los años treinta. La contribución vizcaina al debate europeo», en *BILBAO, ARTE E HISTORIA*, Bilbao, Dip. Foral de Vizcaya, Vol. II.
- SARDA, J., 1948, *La política monetaria y las fluctuaciones de la economía española en el siglo XIX*, CSIC, Madrid.
- SCOTT, A.J., 1985, «Procesos de localización, urbanización y desarrollo territorial: Un ensayo exploratorio», *Estudios Territoriales*, N.º 17.
- SCHOFIELD, R. y REHER, D.S., 1991, «The Decline of Mortality in Europe», en Schofield, R., Reher, D.S. y Bideau, A., (Eds.), *The Decline of Mortality in Europe*, Oxford, Clarendon Press.
- SCHOFIELD, R.; REHER, D.S. y BIDEAU, A., (Eds.), 1991, *The Decline of Mortality in Europe*, Oxford, Clarendon Press.
- SEGURA I MAS, A. y CANET RIVES, I., (Coord.), 1988, *El Catastro en España 1906-1989. De la Ley de 1906 a la época actual*, Ma-

- drid, Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria, Vol. II.
- SEGURA I MAS, A., (Coord.), 1988, *El Catastro en España 1714-1906. De los catastros del siglo XVIII a los amillaramientos de la segunda mitad del siglo XIX*, Madrid, Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria, Vol. I.
- SEGUROLA, E., 1934, «Urbanismo en general y Urbanismo aplicado a Bilbao», Conferencia pronunciada por Segurola el 10 de marzo de 1934 en el Paraninfo del Instituto Vizcaino, Escuelas Gráficas de la Santa Casa de Misericordia, Bilbao.
- SEGUROLA, E. y GALINDEZ, M., 1935, «El crecimiento de Bilbao en los últimos veinticinco años», *Revista «Propiedad y Construcción»* n.º 146. abril págs. 10-13
- SERRANO SANZ, M., 1986, «La política arancelaria española al término de la primera guerra mundial: proteccionismo, Arancel Cambó y tratados comerciales», en *La crisis de la Restauración española entre la Primera Guerra Mundial y la II República*, Madrid.
- SERRANO, M.M., 1993, *Las Guías urbanas y los libros de viaje en la España del siglo XIX. Repertorio bibliográfico y análisis de su estructura y contenido*, Barcelona.
- SHARLIN, A., 1978, «Natural Decrease in Early Modern Cities: A Reconsideration», *Past and Present*, Vol. 79.
- SICA, P., 1977, «Storia dell'urbanistica. L'Ottocento» Laterza. Roma-Bari
- SICA, P., 1981, *Historia del urbanismo. El siglo XIX*, Madrid, I.E.A.L.
- SITTE, C., 1980, *Construcciones de ciudades según principios artísticos*, Barcelona, G.G.
- SMITH, M., 1918, «Urbanizaciones» I Congreso de Estudios Vascos celebrado en Oñate págs. 774-815
- SOLA MORALES, M., 1976, «Los Ensanches: hacia una definición», *Revista «Arquitectura bis»*, mayo-junio, págs. 44-47
- SORIA Y PUIG, A., 1979, *Ildefonso Cerdá. Hacia una teoría general de la Urbanización*, Madrid, Turner.
- TATJER MIR, M., 1982, «Propiedad inmobiliaria y espacio urbano. Aproximación a su estudio», *Revista de la Universidad Complutense*, N.º 115.
- TATJER MIR, M., 1987, «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*, Barcelona.
- TATJER MIR, M., 1988, *Burgueses, inquilinos y rentistas*, Madrid.
- TATJER MIR, M., 1988, «La contribución territorial urbana (1716-1906)», en SEGURA I MAS, A., (Coord.), *El Catastro en España 1714-1906. De los catastros del siglo XVIII a los amillaramientos de la segunda mitad del siglo XIX*, Madrid, Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria, Vol. I.

- TATJER MIR, M., 1993, «De lo rural a lo urbano: parcelaciones, urbanizaciones y ciudades jardín en la Barcelona contemporánea (1830-1930)», *Catastro*, N.º 15.
- TATJER MIR, M. y LOPEZ, M., 1985, «Las fuentes fiscales y registrales y el estudio de la estructura urbana», en BONET CORRERA, A., (Ed.), *Urbanismo e Historia Urbana en el Mundo Hispano*, Madrid, Vol. I.
- TERAN TROYANO, F. de, 1982, *Planteamiento urbano en la España contemporánea (1900-1980)*, Madrid, Alianza.
- TERAN, F. de, 1978, «Planeamiento Urbano en la España Contemporánea. Historia de un proceso imposible» GG., Barcelona.
- THOMSON, F.M.L., (Ed.), 1982, *The Rise of Suburbia*, Leicester.
- THOMSON, F.M.L., (Ed.), 1988, *The Rise of Respectable Society: a Social History of Victorian Britain 1830-1900*, London.
- THRIFT, N. y WILLIAMS, P., (Eds.), 1987, *Class and Space. The Making of Urban Society*, London, Routledge.
- TORNE HIERRO, M.A., 1993, «El transporte por carretera en Vizcaya: 1920-1949», *Congreso de la Asociación de Historia Económica*, San Sebastián.
- TORRENTE FORTUÑO, J.A., 1966, *Historia de la Bolsa de Bilbao. 75 años: 1890-1965*, Bolsa de Bilbao, Bilbao.
- TORRES CAPELL, M., 1979, «La història en la construcció de la teoria urbanística. Comentarís sobre la revista "Storia Urbana"», *Recerques*, N.º 9.
- TORRES CAPELL, M., 1987, *El planejament urbà i la crisi de 1917 a Barcelona*, Barcelona, Univ. Politècnica de Barcelona.
- TORRES VILLANUEVA, E., 1989, *Ramón de la Sota: Historia económica de un empresario (1857-1936)*, Universidad Complutense, Madrid.
- TORTELLA CASARES, G., (Dir.), 1974, *La Banca Española en la Restauración*, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, 2 Vols.
- UCHA DONATE, R., 1980, *Cincuenta años de Arquitectura Española 1900-1950*, Madrid, Adir.
- UHAGON, R., 1893, «Anteproyecto de saneamiento de Bilbao», *Revista de Obras Públicas*, págs. 1-90
- UNAMUNO, M., 1922, «*Sensaciones de Bilbao*», Editorial Vasca, Bilbao.
- UNAMUNO, M., 1903, «*De mi País. Descripciones, relatos artículos de costumbres*» Librería de Fernando Fe, Madrid.
- UNAMUNO, M., 1908, «*Recuerdos de mi niñez y mocedad*» Victoriano Suarez, Madrid.
- UNAMUNO, M., 1965, «*Mi Bochito*», Librería Arturo, Bilbao.
- URBANISMO, «El Urbanismo en las ciudades de tipo industrial. Leyes que regulan el urbanismo y su exacta aplicación», *«El Sol»*, 24 de octubre de 1926

- URBANISMO, 1925, «Reforma interior de las ciudades», *I Congreso de Urbanismo*, ABC, 1 abril.
- URBANISMO, 1926, «El Urbanismo en las urbes de tipo industrial», *Revista «La Construcción Moderna»*, pág. 315
- URBINA, J.M., 1920, «El problema de la habitación urbana en el País Vasco» *II Congreso de Estudios Vascos Pamplona*.
- URRUTIA, V., 1993, «La ideología higienista y la vivienda en Bilbao a comienzos del siglo XX», en *III Jornadas de Estudios Históricos Locales de Vasconia, El espacio urbano en la Historia, Cuadernos de Sección Historia-Geografía*, N.º 21.
- V.V.A.A., 1968, *Resumen histórico del urbanismo en España*, Madrid, I.E.A.L.
- V.V.A.A., 1984, *El Pla de Barcelona i la seua història*, *Actes del I Congrés d'Història del Pla de Barcelona*, Barcelona, Institut Municipal d'Història de l'Ajuntament de Barcelona y Ed. La Magrana.
- V.V.A.A., 1985, *Industrialización y nacionalismo. Análisis comparativos, I Coloquio vasco-catalán de historia*, Bellaterra, Univ. Autónoma de Barcelona.
- V.V.A.A., 1986, *Madrid en la sociedad del siglo XIX*, Madrid, Comunidad Autónoma de Madrid.
- V.V.A.A., 1989, *Història urbana del Pla de Barcelona*, *Actes del II Congrés d'Història del Pla de Barcelona*, Barcelona.
- V.V.A.A., 1989, *L'espai viscut*, *Col·loqui internacional d'història local*, Valencia.
- V.V.A.A., 1993, *El espacio urbano en la Historia*, *III Jornadas de Estudios Históricos Locales de Vasconia, Cuadernos de Sección Historia-Geografía*, N.º 21, Donostia.
- VALDALISO GAGO, J.M., 1991, *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, I.V.A.P., Bilbao.
- VALENZUELA RUBIO, M., 1989, «Transporte y estructura metropolitana en el Madrid de la Restauración. Historia de una frustración», en *La sociedad madrileña durante la Restauración. 1876-1931*, Madrid.
- VALERA ORTEGA, J., 1977, *Los amigos políticos. Partidos, elecciones y caciquismo durante la Restauración (1875-1900)*, Alianza, Madrid.
- VALERO LOBO, A., 1991, «El sistema urbano español a lo largo del Siglo XIX», en GOZALVEZ PEREZ, V., (Coord.), *Los procesos de urbanización: siglos XIX y XX*, Alicante, *Actas del II Congreso de la ADEH*, Inst. Cultura Juan Gil Albert, Vol. 4.
- VALLIN, J., 1991, «Mortality in Europe from 1720 to 1914: Long-Term Trends and Changes in Patterns by Age and Sex», en SCHOFIELD, R., REHER, D.S. y BIDEAU, A., (Eds.), *The Decline of Mortality in Europe*, Oxford, Clarendon Press.



- VELARDE FUERTES, J., (Dir.), 1986, *La Hacienda Pública en la Dictadura, 1923-1930*, Madrid.
- VELARDE FUERTES, J., 1968, *Política económica de la Dictadura*, Guadiana, Madrid.
- VELARDE REVILLA, P.M.<sup>a</sup>, 1991, *La empresa vizcaína durante la Dictadura de Primo de Rivera*, Tesis doctoral inédita, Universidad de Deusto, Bilbao.
- VIAL, J., 1926, «*Nacimiento y desarrollo de la civilización industrial*», Edaf Universitaria Madrid.
- VICARIO Y PEÑA, N., 1903, *Costumbres administrativas de la Autonomía Vascongada*, Madrid, Asilo de Huérfanos del Sgdo. Corazón.
- VIGO, J. del, 1990, *Arte y urbanismo en el Casco Viejo de Bilbao*, Bilbao, Ayuntamiento de Bilbao.
- VILLANUEVA MUÑOZ, E.A., «*Urbanismo y Arquitectura en la Almería Moderna (1780-1936)*», Cajal, Almería
- VILLAVASO, C., 1887, *La cuestión del Puerto de la Paz y la Zamacolada*, Bilbao, Imp. J.E. Delmás.
- VILLOTA ELEJALDE, I., 1984, *Vizcaya en la política minera española. Las asociaciones patronales, 1886-1914*, Diputación Foral de Vizcaya, Bilbao.
- VIRGIL BLANQUET, M.A., «*Desarrollo urbano y arquitectónico de Valladolid*»
- VIVIENDA, 1918, «*Casas baratas y la subida de los alquileres en Bilbao*», Revista «*La Construcción Moderna. Crónica e Información*», n.º 3, 15 febrero págs. 22
- VIVIENDA, 1918, «*Estatutos de la Institución Casas Baratas de Bilbao*», Imprenta de la Casa de la Misericordia, Bilbao.
- VIVIENDA, 1918, «*La carestía de las viviendas en Bilbao*», Revista «*La Construcción Moderna. Crónica e Información*», n.º 2- enero págs. 13-14
- VIVIENDA, 1925, «*La Excm. Diputación de Vizcaya y el problema de la vivienda*», Diputación de Vizcaya, Bilbao.
- VRIES, J. de, 1987, *La urbanización de Europa 1500-1800*, Barcelona, Crítica.
- VRIES, J. de, 1990, «*Problems in the Measurement, Description, and Analysis of Historical Urbanization*», en WOUDE, A.V.D., VRIES, J.D. y HAYAMI, A., (Eds.), *Urbanization in History. A Process of Dynamic Interactions*, Oxford, Clarendon Press.
- WALLON Y DUBY, G., 1978, *Historie de la France rurale. Historie de la France urbaine*, Paris.
- WEBER, A., 1982, *Theory of Location Industries*, Chicago, University of Chicago Press.
- WEBER, A., 1985, *Historia de la cultura*, México, Fondo de Cultura Económica.

- WOUDE, A.V.D.; VRIES, J.D. y HAYAMI, A., (Eds.), 1990, *Urbanization in History. A Process of Dynamic Interactions*, Oxford, Clarendon Press.
- WRIGLEY, E.A. y SCHOFIELD, R.S., 19812, *The Population History of England, 1541-1871. A Reconstruction*, Cambridge, Cambridge University Press.
- WRIGLEY, E.A., 1967, «A Simple Model of Londons Importance in Changing English Society and Economy, 1650-1750», *Past and Present*, Vol. 37.
- WRIGLEY, E.A., 1992, *Gentes, ciudades y riqueza*, Barcelona, Crítica.
- YBARRA Y BERGE, J. de, 1941, *Datos relativos a Simón Bernardo de Zamácola y la Zamacolada*, Bilbao, Imp. de la Provincia.
- YBARRA Y BERGE, J. de, 1948, *Política Nacional en Vizcaya. De la Restauración a la República*, Instituto de Estudios Políticos, Madrid.
- ZABALA URIARTE, A., 1990, «Crecimiento y conflicto en los siglos XVII y XVIII», en *BILBAO, ARTE E HISTORIA*, Bilbao, Dip. Foral de Vizcaya, Vol. I.
- ZABALA, J., 1958, *La Arquitectura*, Madrid, Pegaso.
- ZEVI, B., 1980, *Historia de la Arquitectura moderna*, Barcelona, Poseidón.
- ZUAZO, S., 1987, «Reforma Viaria Parcial del interior de Bilbao», Reproducción de la Memoria descriptiva editada por Gráficas Reunidas en Madrid 1922, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya, Bilbao.

Desde que en 1990 inició sus actividades, la Fundación BBV ha venido siendo la respuesta institucional del Grupo BBV a la voluntad y al compromiso de complementar una sólida estrategia económica y financiera de gestión con un firme programa de sensibilización social y de creación cultural, orientados a la mejora del entorno en el que desarrolla su actividad.

La Fundación BBV diseña sus propios programas de actividad con el objeto último de analizar las transformaciones experimentadas en el contexto social y ofrecer el resultado de sus investigaciones, estudios y debates a la sociedad. En coherencia con estos planteamientos, además de organizar Encuentros multidisciplinares y fomentar proyectos de investigación, cuenta con varios Centros Permanentes: Centro de Estudios sobre Economía Pública, Centro de Estudios Financieros, Centro de Ciencia, Tecnología y Sociedad, y Centro Interculturas. La Fundación actúa también en el mundo universitario, intentando establecer un puente entre la investigación científica y la sociedad a través del Programa Cátedra FBBV.

A través de Documenta, servicio de publicaciones de la Fundación BBV, se lleva a cabo la difusión de los resultados obtenidos en las investigaciones y otras actividades que realiza.

Entender la evolución de la Historia Contemporánea del País Vasco supone, sobre todo, comprender las grandes transformaciones económicas, sociales y políticas, que ha conocido el país en los siglos XIX y XX, a partir del proceso industrializador. La industrialización contemporánea ha sido, sin lugar a dudas, el hecho histórico más relevante de la historia vasca.

El epicentro de esta industrialización fue Bilbao y su ría, desde donde se extendió por el País Vasco y provincias limítrofes al igual que una mancha de aceite, cuya máxima densidad se alcanza en la zona central de la misma —en este caso la ría de Bilbao— para diluirse según se aleja de ese núcleo. Bilbao, a principios del siglo XX, se había convertido por su potencialidad de desarrollo en la plaza económica y financiera más dinámica de España, y en la verdadera capital industrial y financiera del Norte.

Con la publicación de este trabajo de investigación, la Fundación BBV desea contribuir al conocimiento de su génesis, su evolución y los efectos que sobre la sociedad tuvo.



FUNDACION BBV

# **Bilbao en la Formación del País Vasco Contemporáneo (Economía, población y ciudad)**

**FUNDACION BBV**

