

Bilbao, de la ciudad industrial al triunfo de la sociedad de masas (1876-1936)

Bilbao, from the industrial city to the triumph of the mass society (1876-1936)

José María Beascoechea Gangoiti

Universidad del País Vasco, España

Abstract

The formation of the urban agglomeration of the *Ría de Bilbao* is linked directly with industrial impulse. Industry and associated activities such as the port and commerce were ubiquitous during the second half of the 19th century and beginning of the 20th century in the city and its surroundings. Without losing that industrial character, from the end of the Great War in Bilbao a new situation matured, which dominated the period until the beginning of the Civil War.

The research tries to understand this new reality, that modern city, with new activities, functions, growing infrastructural problems, with a very complex social and political situation, which corresponds with the triumph of the mass society. At the same time, all this had its shape in a renewed urban culture, including the image that the city had and projected of itself.

For this we look at a varied range of concepts, and especially in the changes around the district of the *Ensanche*, the bourgeois extension destined to become the residential, service and commercial center of the Villa.

Resumen

La formación de la aglomeración urbana de Ría de Bilbao se vincula directamente con impulso industrial. La industria y las actividades asociadas como el puerto y el comercio fueron omnipresentes durante la segunda mitad del siglo XIX e inicio del siglo XX en la ciudad y su entorno. Sin perder ese carácter industrial, a partir del final de la Primera Guerra Mundial en Bilbao fue madurando una nueva situación, que dominó el periodo hasta el inicio de la Guerra Civil.

El trabajo trata de comprender esa nueva realidad, esa ciudad moderna, con nuevas actividades, funciones, crecientes problemas de infraestructuras, con una situación social y política muy compleja, que corresponde con el triunfo de la sociedad de masas. Paralelamente, todo ello tuvo su plasmación en una renovada cultura urbana, incluyendo la imagen que la ciudad tenía y proyectaba de si misma.

Para ello nos fijamos en una gama variada de conceptos, y especialmente profundizamos en los cambios alrededor del distrito del *Ensanche*, la extensión burguesa destinada a convertirse en el centro residencial, de servicios y comercial de la Villa.

Key words

social areas; urban culture; extension; mass society

Palabras clave

áreas sociales; cultura urbana; ensanche; sociedad de masas

Licenciado en Filosofía y Letras (Universidad de Deusto), Doctor en Geografía e Historia (Universidad del País Vasco UPV-EHU). Profesor Titular de Universidad. Universidad del País Vasco (UPV-EHU), Facultad de Letras, Departamento de Historia Contemporánea, Grupo de investigación "Demografía Histórica e Historia Urbana".

Recibido el 5 de mayo de 2017

Aceptado el 1 de junio de 2017



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional

1. Introducción¹

Durante la primera mitad del siglo XIX, tras siglos de exitosa dedicación mercantil en la ciudad de Bilbao, la ruptura del modelo practicado derivó en una profunda crisis, con repercusiones en el ámbito socioeconómico pero también político (guerras civiles carlistas). La resolución vino de la mano de una rápida y profunda industrialización (completada antes de 1900), iniciada en la minería del hierro y la siderurgia, pero pronto ampliada a nuevos sectores industriales y de servicios. Este brusco proceso afectó a todo el ámbito del tramo final de la ría, pero su dirección recayó siempre en el mismo Bilbao y sus elites, que ejercieron un estricto dominio territorial. Ello implicó una apropiación directa de los espacios claves, un estricto control de la definición de las áreas (industria, ocio, puerto, residencia obrera y cualificada...) y especialmente en el trazado de las infraestructuras: muelles, carreteras, ferrocarriles, puentes etc., todo se diseñó desde Bilbao y únicamente atendiendo a sus intereses. Una vez consolidada la industrialización, especialmente tras la Primera Guerra Mundial, los cambios organizativos en las empresas, la creación de nuevas redes técnicas, el desarrollo de los servicios y del sistema financiero, derivaron en una progresiva concentración de oficinas centrales en el área del Ensanche de Bilbao, que a la vez alojaba la residencia de las elites y de los cuadros técnicos y profesionales directores, conformación embrionaria de un distrito central de negocios.

Se inició así la conformación de una nueva realidad urbana, una ciudad con nuevas actividades, funciones, crecientes problemas de infraestructuras, una situación social y política muy compleja, reflejada también en la imagen que la ciudad tenía y proyectaba de sí misma. Esa imagen fue asociándose progresivamente a la idea de la modernidad, y adecuándose a la nueva realidad vinculada con el triunfo de la sociedad de masas.

El trabajo plantea primero documentar ese proceso, dividido en esas dos grandes fases antes y después de 1914. A partir de ello se analizan sus implicaciones en el ámbito

residencial, económico e incluso político incluyendo el impulso sustancial que supuso a la difusión de una nueva cultura urbana, que conllevaba el triunfo de los valores asociados a la modernidad y una redefinición de la imagen de la ciudad.

2. El componente industrial en el origen de Bilbao y el área de la Ría (1850-1914)

La formación de la aglomeración urbana de la Ría de Bilbao deriva de una larga serie de procesos que dieron lugar a una realidad de enorme complejidad. Todo el área alrededor de ría de Bilbao se vio profundamente modificada por un poderoso crecimiento urbano y demográfico, producto de la expansión de la industria, la minería y del tráfico comercial marítimo. Lo que era un idílico paisaje rural, salpicado por caseríos y los pequeños núcleos urbanos de Bilbao y Portugalete, en unos pocos lustros se convirtió en un complejo y denso entramado urbano e industrial (González Portilla et al., 1995 y 2001).

No se trata únicamente de la constatación de un crecimiento cuantitativo de las cifras de población. Junto a éste, que es evidente, asistimos a una reorganización global del espacio y una modificación de las pautas demográficas y sanitarias en toda la comarca. La revolución industrial trastocó la secular conformación espacial de Vizcaya, donde la tradición histórica urbana era muy limitada. El despegue del área de la Ría de Bilbao dio comienzo durante los años centrales del siglo XIX, aunque en ese momento estaba limitado al propio casco de la Villa, y había empezado a rebosar hacia los municipios colindantes, margen izquierda y Portugalete. El gran impulso económico que sucedió a la guerra carlista (1872-1876) se manifestó en una auténtica explosión demográfica. Las nuevas actividades productivas desataron una corriente inmigratoria hacia Bilbao y la Ría, que derivó en un rapidísimo crecimiento poblacional. Durante este periodo de industrialización (1877-1900) la población del entorno de la Ría pasó de poco más de 60.000 a casi 165.000 habitantes, prácticamente triplicándose. Para

	1877	1877-1900 (3)	1900	1900-1930 (3)	1930	1877-1930 (3)
Bilbao (1)	39.695	3,8	93.250	1,9	161.987	2,7
Área ría (2)	23.896	5,0	73.607	2,3	143.625	3,4
Total	63.591	4,3	166.857	2,0	305.612	3,0

Tabla 1. Evolución y tasa de crecimiento de la población de Bilbao y el área de la ría (1877-1930). *Elaboración propia a partir de los Censos de Población.*

(1). Incluye Bilbao los municipios anexionados de Abando, Begoña y Deusto. (2). Incluye los 12 municipios de ambos márgenes de la ría (Erandio, Leioa, Getxo, Barakaldo, Sestao, Portugalete, Santurtzi, Ortuella, Trapagaran, Muskiz, Abanto-Zierbana y Alonsotegui) y los de Basauri y Etxebarri. (3). Tasa anual de crecimiento durante el periodo indicado (%).

1930 esa cifra se había duplicado de nuevo, asomándose la aglomeración a los trescientos mil habitantes (Tabla 1 y Figura 1). (González Portilla et al., 2001, II, pp. 18-24).

Las necesidades de explotación económica y los intereses de la burguesía emergente fueron los factores que definieron la reorganización del nuevo espacio metropolitano. Bajo su dirección se fueron construyendo infraestructuras de comunicación, portuarias o fabriles en torno a la ría y se fue desarrollando una especialización funcional y estratificación social del nuevo espacio urbano.

Otro factor que actuaba como precondition ineludible, tanto para el desarrollo de la industria como para la materialización de un nuevo esquema urbano, fueron las condiciones físicas de la ría y el puerto. La adecuación y ampliación de las instalaciones portuarias de la ría fueron una cuestión clave, no sólo

como componentes del desarrollo económico, sino también como condicionantes de la mayor parte de las decisiones de implantación industrial y residencial a lo largo de las riberas de la ría. Finalmente, como condicionante absoluto de la forma y características del desarrollo urbano.

Como consecuencia de ello se fue conformando una nueva aglomeración urbana. Esta tenía como eje a la propia ría del Nervión, y estaba compuesta por una ciudad central (Bilbao) y varios núcleos de población muy desiguales, la mayoría desarrollados a partir de las necesidades de mano de obra de la industria, que crecieron a lo largo de los últimos quince kilómetros de su curso hasta la desembocadura en el Abra (García Merino, 1987).

En esa nueva aglomeración urbana, cristalizada a fines del siglo XIX, cabía distinguir dos ámbitos. Por un lado, la propia ciudad

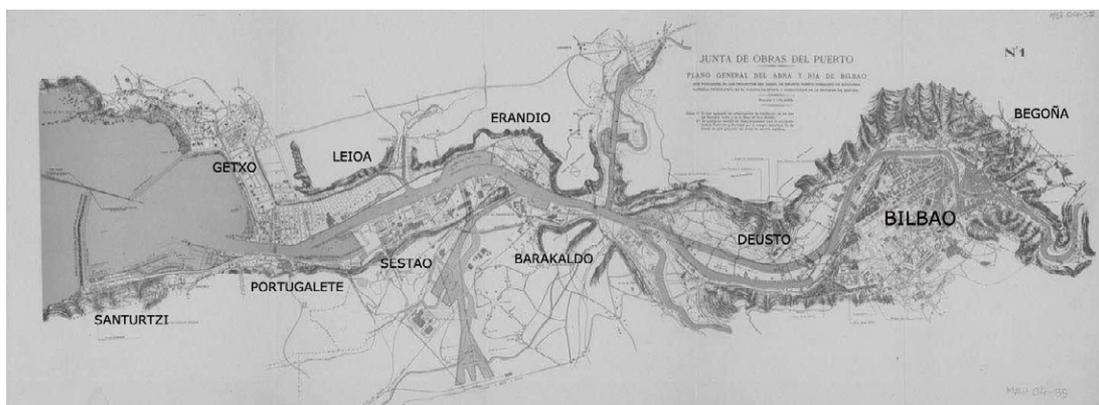


Figura 1. Plano de Bilbao y el área de la Ría a mediados de la década de 1920 con indicación de los principales municipios. *Elaboración propia a partir del original en Memoria de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, 1929.*

de Bilbao, cuyo ayuntamiento tenía solo capacidad para intervenir urbanísticamente en su término municipal. Y por otro, el ámbito de influencia de la ciudad, es decir, el conjunto de la comarca de la Ría, sujeto a un proceso de organización marcado por las exigencias de la explotación económica bilbaína. Este último estaba constituido por una veintena de municipios sobre los que Bilbao no podía ejercer su jurisdicción ni imponer un modelo de planeamiento, pero “de facto” sí que estaba definiendo las claves de ese primer ordenamiento territorial. Ahora bien, esto se hizo sin generar instrumentos institucionales de radio comarcal (Azpiri Albistegui, 2000). Esa fue una de las razones que explica la extrema debilidad del planeamiento urbano en el área de la Ría de Bilbao hasta bien entrado el siglo XX. La otra razón fue que casi siempre se priorizaron los intereses productivos y las necesidades de residencia de la burguesía emergente en el proceso de conformación de la nueva ciudad industrial (Beascoechea Gangoiti, 2007).

Bilbao fue el origen del impulso capitalista que había provocado la transformación de los antiguos espacios rurales circundantes y a lo largo de la Ría, y el punto de máxima centralidad gracias a la disposición de la red de carreteras y transportes comunitarios. Por ello, se constituyó en el centro funcional, principal núcleo de población y servicios de la urbe, que imponía su lógica e intereses en la organización del resto de la aglomeración. Igualmente, en su contorno se podían distinguir tres zonas bien delimitadas: casco viejo, ensanche, y cinturón de barrios obreros. Las clases dirigentes bilbaínas ejercieron un férreo control sobre el entorno, que se manifestó incluso dentro de la misma Villa, donde se practicó una clara jerarquización social y morfológica de sus barrios. (Beascoechea Gangoiti, 2003).

Esta situación encuentra una perfecta manifestación en el ámbito del planeamiento urbano. Antes de 1900 los espacios urbanos sujetos a algún mecanismo de planeamiento en área de la Ría eran limitadísimos: el Ensanche de Bilbao y los núcleos residenciales

vinculados a los baños de mar y el ocio burgués del Abra (Portugalete y Getxo). En el resto del municipio de Bilbao, y los demás de las dos márgenes de la ría, la falta de planificación era el factor dominante. Los intentos de algunos municipios, muy débiles de cualquier forma, chocaron con la falta de instrumentos institucionales y de recursos económicos para enfrentarse a los intereses de los propietarios, industriales y promotores. (González Portilla et al., 2001, vol.II).

Desde luego, Bilbao era el municipio con la tradición y los mecanismos de planeamiento más consistentes. Tras distintos intentos frustrados, años de debates, y el rechazo definitivo (en 1865) del proyecto de Amado Lázaro, Bilbao acometió un nuevo proceso de expansión a través de la vía del Plan de Ensanche. En este caso, lo primero fue fijar los límites que se debían anexionar de las anteiglesias vecinas, ya que la villa de Bilbao carecía absolutamente de terrenos por dónde expandirse. En 1870, este expediente concluyó con la anexión de una superficie de ciento cincuenta y cuatro hectáreas del término de Abando, la mayor parte de la vega de su jurisdicción, que fue lo que se consideró necesario para asentar el ensanche.

A continuación, 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 que se acomodara a esa situación. Los trabajos estuvieron ultimados en 1873, pero el desarrollo de la guerra carlista retrasó su aprobación definitiva hasta 1876.

Este proyecto representa la plena expresión del urbanismo decimonónico (González Portilla et al., 1995; Azpiri Albistegui, 2002). En el plan de 1876 la iniciativa privada debía constituirse en el principal motor del desarrollo urbano, permitiéndosele actuar con una gran libertad. Esto se pudo articular mediante un planteamiento urbanístico muy flexible. Quedaba excluida cualquier pretensión de establecer unos cánones estrictos en lo que se refiere a las proporciones que debían

reservarse a edificación, zona ajardinada y vía pública. Los autores se limitaron a proponer una serie de consideraciones genéricas, que garantizaran unas condiciones mínimas de higiene y salubridad.

El ensanche fue desarrollándose de forma bastante lenta, inmersa en unas condiciones financieras y un marco social muy determinado (Azpiri Albístegui, 2002, pp.117-80). La lógica implícita a este planteamiento conllevaba su configuración como reserva de espacio. El mercado debía actuar con libertad y, consiguientemente, la especulación actuó plenamente, elevando los precios de los solares hasta niveles en los que las viviendas construidas se hacían prohibitivas para quienes no poseyeran rentas solventes. Mientras los grupos sociales para los que se reservaba incrementaban su número, todo ese espacio permanecía subutilizado (jardines, huertas, talleres o almacenes) esperando la “llegada” de la ciudad plenamente edificada y su consiguiente revalorización.

A mediados de la década de 1890 sólo se había ocupado con edificaciones aproximadamente la mitad de las calles abiertas (García Merino, 1987, pp. 617-619). Mientras tanto, alrededor del espacio reservado para ensanche fue surgiendo un cinturón de arrabales, en general sin más planificación que la dictada por la especulación, para dar alojamiento al explosivo crecimiento demográfico de Bilbao. De esta forma, los suburbios representaban realmente la parte sustancial del Bilbao de la industrialización, que se puede evaluar hacia 1895 en cerca de la mitad del volumen de edificios de la Villa durante los años finales

del siglo XIX, quedando el resto entre el centro histórico y el ensanche. (Tabla 2)

La consecución en 1890 de la anexión del resto del municipio de Abando por Bilbao, unida a la carestía del suelo, impulsaron la ampliación de su trazado hacia San Mamés, Basurto e Indautxu. Se trató de un tortuoso proceso, iniciado con una serie de propuestas del arquitecto Enrique Epalza entre 1896 y 1900, cuyo rechazo dio lugar a la convocatoria de un concurso público. El plan elegido en 1905 entre los concursantes (firmado por Pedro Guimón y Ricardo Bastida) representaba un claro paso adelante respecto a la tradición urbanística local, ya que se fijaba principalmente en los problemas de circulación y comodidad por encima de las cuestiones de ornato y definición de la cuadrícula. Sin embargo, cambios en la composición del gobierno municipal y la presión de los enormes intereses en juego forzaron su rechazo y la aprobación del otro proyecto finalista, el firmado por el arquitecto Federico Ugalde, que con algunos retoques se convirtió en oficial en 1913 (González Portilla et al., 1995, pp. 411-416).

La filosofía dominante en el proyecto de Ugalde era más conservadora, manteniendo una clara continuidad con los planteamientos de sus predecesores de 1873. El criterio fue de nuevo regular el crecimiento y corregir problemas por medio de una regulación formal de la retícula urbana básica, a la vez que garantizaban la defensa del área de residencia burguesa (Azpiri Albístegui, 2000, pp. 54-73). Sin embargo, también se propuso facilitar el enlace entre los dos ensanches y del conjunto del Ensanche con el Casco Viejo.

Áreas Urbanas	No.	%
Casco Histórico (1)	11.857	16,0
Barrios populares y obreros (2)	30.054	40,6
Ensanche (3)	22.176	30,0
Periferia (4)	9.913	13,4
Total	74.000	100

Tabla 2. Distribución de la población de Bilbao por áreas urbanas en 1897. *Boletín Municipal de Estadística, Bilbao 1897*. (1). Incluye los distritos de Mercado y Santiago. (2). Incluye los distritos de Bilbao la Vieja, San Francisco, Las Cortes y Hospital (Achuri). (3). Incluye el distrito de San Vicente y sus afueras. (4). Incluye el distrito de San Nicolás y la periferia.

Para ello, en la otra dirección prolongó en lo posible el callejero existente, y otorgó prioridad a las avenidas perpendiculares a la Gran Vía. Además, los dos ensanches se articulaban y fusionaban gracias al diseño de una nueva gran plaza en Indautxu.

El autor de la propuesta inicial, el arquitecto Epalza, fue también el responsable de la más importante infraestructura que la ciudad acometía en muchos años: el complejo del Hospital de Basurto, sobre 9 hectáreas, que significativamente se diseñó justo fuera del territorio del ensanche, pero cerrando el nuevo plan por el oeste. La construcción se prolongó entre 1898 y 1908, dando lugar a un moderno complejo sanitario de veintiocho pabellones (Beascoechea Gangoiti, 1998).

Con el plan de 1913 se cierra una etapa en la historia urbanística de la Villa, la que intentaba regular el crecimiento y corregir problemas por medio de simples planes de ensanche. Este proyecto no pudo solucionar muchos de los problemas que se habían ido enquistando en la construcción de la ciudad, ya que en realidad no pasaba de ser un proyecto de ampliación que diera continuidad a los estrechos límites, sin entrar en los problemas de fondo.

En definitiva, al referirnos al Bilbao que estaba a punto de entrar en el siglo XX, nos encontramos con una ciudad profundamente segregada social y espacialmente. La jerarquización espacial era muy profunda, con una rigurosa definición de áreas centrales, residenciales cualificadas, residenciales obreras o populares, industriales, e incluso ya, directamente marginales. El crecimiento había sido vertiginoso, pero la ciudad se hallaba aun absolutamente condicionada por el peso de la industria y el puerto interior, dando lugar a importantes problemas y limitaciones. El espacio realmente disponible era reducido y la yuxtaposición de funciones generaba importantes contradicciones.

Además, persistían grandes limitaciones de infraestructuras, especialmente de puentes y accesos por carretera, mientras que el amplio repertorio de ferrocarriles con origen en Bilbao planteaban ya nuevas barreras (Serrano Abad y Novo López, 2014).

3. Renovación del planeamiento urbano y las infraestructuras en Bilbao (1914-1936)

A partir de los años de la gran guerra el debate urbano se centró en la proyección territorial de Bilbao, pensando en escala comarcal sobre el espacio de la Ría. La disyuntiva giraba entre la anexiones directas de municipios a Bilbao, impulsada generalmente por las fuerzas socialistas, republicanas y liberales, y los opositores al crecimiento del término bilbaíno, dominantes en las filas nacionalistas y carlistas. Estos últimos terminaron articulando una propuesta de creación de una mancomunidad de municipios, que gestionara a través del control de la Diputación, un futuro plan comarcal (Azpiri Albistegui, 2000).

Tras un largo debate político, en 1923 la vía de un planeamiento comarcal fue articulada con gran antelación y profundidad por Ricardo Bastida (Bastida, 1923). Sobre la base de los movimientos circulatorios como clave de la ordenación urbana y territorial, estableció el esquema de un plan de carreteras de enlace de Bilbao con sus pueblos colindantes, desde Galdakao al Abra, que permitiría una segunda fase de planeamiento local desarrollado en cada municipio sobre esa guía territorial.

Se trataba de un enorme salto conceptual respecto al ensanche y sus extensiones, que se manifestaba también en la demanda de un cambio legislativo que integrara las tres líneas vigentes y separadas de la extensión urbana, la reforma interior y la política de vivienda en una sola. Es decir, un planeamiento urbanístico adaptado a los problemas y demandas del siglo XX. Bastida se constituye en el más claro antecedente en Bilbao de los planes comarcales y el concepto de Gran Bilbao desarrollado efectivamente por Pedro Bidagor veinte años después.

Sin embargo, el triunfo de los planes de crecimiento del término de Bilbao por vía de la anexión, culminada con la integración en 1925 de Begoña, Deusto y parte de Erandio, decretado por el gobierno de la Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930), permitió mantener la vía del Plan de Extensión para la nueva jurisdicción bilbaína. Inmediatamente,

se inició el proceso de redacción de un proyecto de extensión urbana, por medio de un concurso de anteproyectos en el que triunfó el urbanista alemán Joseph Strüben.

Sobre la base de su proyecto la oficina municipal de urbanismo (Estanislao Segurola y Marcelino Odriozola) definió el plan de extensión de 1927. Este plan, aunque seguía basándose en el trazado de manzanas, utilizaba una malla flexible y, sobre todo, incluía ya un primer diseño del sistema de circulación metropolitano, sobre cuatro ejes viarios principales de escala comarcal pero centrados todos en Bilbao. El cambio de escala, en la misma línea propugnada por Ricardo Bastida unos años antes, inaugura una nueva época en el planeamiento bilbaíno. El plan se adaptaba a las distintas topografías, dando lugar a tramas diferenciadas.

Cuando el plan fue difundido se encontró con la oposición de la todopoderosa Junta de Obras del Puerto, que simultáneamente a su redacción había publicado una importante iniciativa de nueva infraestructura: su proyecto de un canal de desviación de la ría por la vega de Deusto. El canal de Deusto se justificaba por razones técnicas –debía permitir superar los problemas de circulación por la curva de Elorrieta– pero sobre todo pretendía crear una nueva zona de muelles y depósitos portuarios, diseñados por criterios de rentabilidad económica. Los intereses de la institución rectora del puerto volvían a chocar con los de la ciudad y sus habitantes, que no podían tener zonas de esparcimiento entorno a la ría, ni trazar nuevos puentes fijos por la oposición del puerto (Serrano Abad, 2012).

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

Pese a que el modelo de ciudad portuaria siguió siendo dominante, y los intereses económicos vinculados a los gestores del puerto primaban sobre los ciudadanos, el Plan de 1927-29 significó un punto de inflexión importante en la historia del planeamiento en Bilbao. Sin romper definitivamente con el modelo del Ensanche, que estaba aún muy presente en éste, lo superaba definitivamente, inaugurando el concepto comarcal y la funcionalidad clave del viario sobre la traza (Azpiri Albistegui, 2000). Durante los años siguientes, la llegada casi simultánea de la República y de la crisis económica internacional determinaron unas condiciones muy negativas para el desarrollo del proyecto de 1929, por la combinación de inestabilidad política y precariedad económica.

Las nuevas iniciativas parciales de los años 30 en materia de urbanismo bilbaína se concretaron en los planes de reorganización del tráfico ferroviario y el sistema de estaciones de la Villa, impulsado desde el Ministerio de Transportes por Indalecio Prieto y encargado al ubicuo Ricardo Bastida (Bastida, 1934). El plan se enmarcaba en la creación de obras de infraestructuras que aliviaran el problema del paro obrero. Otro reseñable proyecto de la época partió del jefe de arquitectura del consistorio bilbaíno, Estanislao Segurola: un nuevo Bilbao en el valle de Asúa (Segurola, 1934). Influido por el urbanismo racionalista alemán, Segurola planteaba la creación de un área urbana completamente nueva en Asúa, con capacidad para albergar 225.000 habitantes. Era un proyecto visionario, pero inalcanzable para las condiciones políticas y económicas de la época (Santas Torres, 2007).

Algo parecido puede decirse del proyecto de vial por el túnel de Artxanda, que el Gobierno Vasco emprendió entre 1936 como vía de frenar el paro obrero, posible refugio de la población ante los ataques aéreos de la aviación franquista, y enlace con el aeródromo que se construía en Sondika y la futura expansión residencial del valle de Asúa. Durante el otoño de 1936 se consiguió perforar un túnel de unos 250 metros, pero los imperativos de la guerra obligaron a suspender la obra en ese punto (Molina y Rojo, 2002).



Figura 2. Puente del Ayuntamiento de Bilbao, 1930-34. Tarjeta postal original de época. Colección Particular.

Sin embargo, en este periodo Bilbao consiguió superar uno de los principales problemas en materia de movilidad y desarrollo urbano que atenazaban a la ciudad, la escasez de puentes sobre la ría. En 1930 no había un solo puente de tráfico tras el del Arenal, que unía el Casco Viejo y el Ensanche por la calle Navarra (Salazar Arechalde, 2003). El siguiente era el *Puente Vizcaya* (1893), un puente transbordador de peaje entre Portugalete y Las Arenas-Getxo, es decir, justo antes de la desembocadura, a unos 12 kilómetros del anterior (Santana, 1993).

Se trataba de un problema crucial arrastrado durante décadas y lastrado por el hecho de que el cauce cumplía funciones portuarias y urbanas simultáneamente, lo que hacía la cuestión muy compleja. El impulso político para solucionarlo fue del alcalde Federico Moyúa en 1929, pero la definición y coordinación del proyecto provino del arquitecto municipal Ricardo Bastida, que se inspiró en los modelos de puente móvil levadizo de Chicago. Bastida dirigió la construcción de dos puentes simultáneamente, cuyo proyecto final fue realizado por el ingeniero Ignacio Rotaeché y el industrial José Ortiz de Artiñano.

El primero en realizarse fue el del Ayuntamiento, que conectaba el Ensanche con Begoña, entre 1930 y 1934. El siguiente fue el de Deusto, inaugurado en diciembre de 1936, y que

era clave para articular el plan de extensión urbana de 1927-29. (Cárcamo Martínez, 2016; Zabala, 2012). La trascendencia de estas nuevas infraestructuras queda remarcada por el hecho de que en la ría de Bilbao no se volvió a inaugurar un puente más abajo del de Deusto hasta el de Rontegi, entre Erandio y Barakaldo, abierto al tráfico en 1983. (González Portilla et al., 2009, II, pp. 92-98).

4. Adecuación funcional y espacial a la nueva sociedad de masas (1914-1936)

La nueva dinámica en los modelos de planeamiento urbano y la dotación de infraestructuras se encuentra íntimamente relacionado con los cambios que estaban teniendo lugar en la ciudad en el ámbito de las funciones económicas, y su traslación al mercado laboral y a la diferenciación espacial entre sus distintas áreas urbanas. En definitiva, Bilbao había alcanzado un tamaño y un grado de diversificación que le encaminaba a adecuarse a los requerimientos de la nueva sociedad de masas que se generalizaba ya por gran parte de Europa.

Tras 1914 encontramos un nuevo impulso en el desarrollo económico, con la aparición de nuevos sectores industriales y la complejización del aparato financiero, de

servicios y administrativo. La ciudad continuó alimentándose de nuevas oleadas migratorias, generando una sociedad crecientemente compleja en sus hábitos sociales, culturales, lingüísticos y políticos. El área urbana de la Ría de Bilbao sobrepasó los 300.000 habitantes en 1936 (161.000 la ciudad central) y aunque a gran distancia de Madrid y Barcelona, se codeaba ya en tamaño con las tradicionales urbes del siguiente nivel en España: Sevilla, Valencia, Zaragoza y Málaga (Reher, 1994). Sin embargo, les superaba ya en algunos aspectos en dinamismo social y empresarial. Son las ciudades que protagonizan la modernidad española, y ahí Bilbao se integró con una evidente particularidad producto de su historia y lo fulgurante de su expansión. Se trata de un modelo que, sin romper con la lógica española, se encuentra muy emparentado con modelos de ciudades del norte de Europa y los EEUU (Beascoechea Gangoiti y Otero Carvajal, 2015; Otero Carvajal y Pallol Trigueros, 2009).

Mientras tanto, en el propio Bilbao se asiste a ciertos cambios en la geografía social. El aumento de la oferta de viviendas en algunas zonas del Ensanche, y en el emergente Getxo, con sus opulentos barrios residenciales entre Las Arenas y Algorta en plena efervescencia, provocó un progresivo cambio en la consideración del Ensanche. A ello también colaboró que tras los retrasos legales que retenían la salida al mercado de los solares del segundo ensanche, desde 1930 ésta se hizo de forma acelerada, provocando una cierta rebaja del precio del suelo que permitió

una importante expansión de la construcción residencial. (Beascoechea y Zarraga, 2011); (Muñoz, 2011).

El análisis de la distribución de la población entre las distintas áreas de la ciudad (Tablas 2, 3 y 4)² manifiesta claramente que durante las dos primeras décadas del siglo XX la proporción se mantuvo sin grandes variaciones. Entre 1897 y 1920 destaca el fuerte retroceso relativo del Casco Histórico y el estancamiento del Ensanche, que crecía un poco más lentamente que el conjunto de la ciudad y no lograba concentrar un 30% de los habitantes. En definitiva, eran los barrios populares y obreros y la periferia donde residía la mayor parte de la población, con un 62%.

Sin embargo, la comparación de los datos de 1920 y 1935 manifiestan un cambio muy importante sobre todo en cuanto a la posición del Ensanche. Durante esos quince años el distrito casi duplicó sus habitantes y comenzó por fin a ocupar el papel central residencial para el que había sido diseñado cincuenta años antes. Se trata de un dato fundamental para entender los cambios que se habían producido en la ciudad y que corrobora los provenientes de otras fuentes.

Tras el final de la Primera Guerra Mundial y la superación de la crisis de 1921-22, la economía vasca siguió sustentándose en los sectores industriales consolidados, pero con la diferencia de que ahora aparecía formando grupos empresariales, muchos de ellos liderados por alguno de los bancos fundados en la ciudad, principalmente el Banco de

Casco Histórico (1)	10.842	9,3
Barrios Populares y Obreros (2)	46.463	39,7
Ensanche (3)	33.348	28,5
Periferia (4)	26.469	22,6
Total	117.122	100,0

Tabla 3. Distribución de la población de Bilbao por áreas urbanas en 1920. *Boletín Mensual Municipal de Estadística del Ayuntamiento de Bilbao* (enero de 1921).

(1)- Incluye distrito de Santiago. (2)- Incluye distritos de Achuri, Bilbao la Vieja, San Francisco, Las Cortes. (3)- Incluye distritos de Gran Vía, San Vicente y Estación. (4)- Incluye distritos de Casas Consistoriales y Hospital.

Áreas	No.	%
Casco Histórico (1)	14.213	8,2
Barrios Populares y Obreros (2)	62.175	35,9
Ensanche (3)	58.917	34,0
Periferia (4)	38.111	22,0
Total	173.416	100,0

Tabla 4. Distribución de la población de las principales áreas urbanas de Bilbao en 1935. *Boletín de Estadística del Ayuntamiento de Bilbao* (enero de 1936).

(1)- Incluye distrito de Santiago. (2)- Incluye distritos de Achuri, Bilbao la Vieja, Casilla y Estación. (3)- Incluye distritos de Diputación, San Vicente y Hospital. (4)- Incluye distritos de Deusto y Begoña

Bilbao y el Banco de Vizcaya (González Portilla et al., 1995; Rojo Cagigal, 2004).

De acuerdo a nuestros datos (Beascoechea et.al., 2017). para la década de 1930 la fuerza laboral se había transformado en el área central de Bilbao, al equipararse la tasa de trabajadores activos dedicados a la industria y la de los que trabajaban en los servicios, cercana en ambos casos al 50%. El sector servicios, por lo tanto, no llegó a imponerse en la economía de Bilbao, debido al fuerte dominio industrial, pero sí que se produce una importante diversificación. Por lo tanto, la modernidad en Bilbao se debe asociar tanto a

la producción industrial como al desarrollo del sector servicios.

De esta forma, durante las décadas de 1920 y 1930 se consumó finalmente el traslado del centro residencial y de servicios de la ciudad hacia el Ensanche, espacio donde se concentran los nuevos negocios, mientras en el casco antiguo pervive el comercio tradicional. Fue en ese nuevo centro urbano donde se instalaron los nuevos servicios asociados al mundo de la empresa y a la actividad comercial propiamente bilbaína. Así entre 1924 y 1927 alrededor de un 43% de todos los negocios, comercios e industrias de nueva fundación



Figura 3. Imagen del inicio de la Gran Vía de Bilbao hacia 1929. Reproducción de Tarjeta Postal original de época. Colección particular.

de la ciudad se asentaron en el Ensanche (Beascoechea et.al., 2017, p.112).

En definitiva, se vislumbra una sociedad que progresa en su desarrollo material, en salud, comodidad y confort e incorpora nuevos hábitos de consumo y ocio. Un concepto de modernidad atendiendo a los indicadores de innovación del sector terciario: nuevas profesiones, nuevos productos, nuevos espacios, nuevos servicios, nuevas fuerzas laborales.

Esta transformación tuvo su reflejo en la explosión numérica de los grupos de clases medias, profesionales liberales y empleados, imprescindibles para la nueva sociedad avanzada de Bilbao. Las nuevas empresas industriales y especialmente, las empresas de servicios (financieros, seguros, consignatarios, asesorías, mercantiles) tenían unas nuevas necesidades de organización que requiere una creciente presencia de mano de obra cualificada. Paralelamente, los servicios urbanos debían adecuarse a los requerimientos de la creciente población metropolitana.

En este sentido, a partir de los datos extraídos de muestras de los Padrones de Población de los distritos que conformaban el Ensanche de Bilbao en 1920, y del conjunto del municipio de Bilbao en 1935, se ha elaborado la Tabla 5.

La comparación de las cifras del Ensanche de Bilbao en 1920 con los datos más cercanos que disponemos para el conjunto de Bilbao, los del año 1935, se debe hacer con la reserva del periodo de 15 años transcurrido y las transformaciones sufridas por la ciudad en esos años. Sin embargo, ponen de nuevo en evidencia la profundidad de las diferencias internas dentro de la ciudad. Basta con fijarnos en el dato de que entre la población activa masculina la suma de las categorías vinculadas a los sectores cualificados, la gestión y los servicios (grupos 0 a 5) sumaban en el Ensanche el 60,5% del total, mientras que esos mismos en el municipio de Bilbao de 1935 eran solo el 40,8%. Justo lo contrario sucede con las categorías ligadas con la producción (7 a 9), que el Ensanche sumaban menos del 40% de los activos, mientras que en el conjunto de Bilbao suponían el 57,4%.

Resulta evidente el claro dominio de los grupos de trabajadores manuales ligados a la producción en el conjunto del municipio de Bilbao, que está en línea con la realidad de la mayor parte de los municipios del área urbana de la Ría en esa fecha (González Portilla, García Abad y Zarraga Sangroniz, 2011). Esta extrema concentración de los grupos cualificados en una zona concreta de la ciudad nos plantea que el Ensanche de Bilbao

Cod Major Group	Ensanche de Bilbao (1920)		Municipio de Bilbao (1935)	
	Hom.%	Muj.%	Hom.%	Muj.%
0/1. Profesiones liberales y técnicos	13,8	3,2	7,9	7,3
2. Gestión y administración	5,2	0,1	1,3	0,0
3. Empleados y trabajadores de oficina	22,0	0,8	14,2	4,7
4. Trabajadores de ventas	13,9	1,4	10,4	6,1
5. Trabajadores de Servicios	5,6	85,4	6,9	56,1
6. Trabajadores de agricultura y pesca	0,3	0,1	1,9	0,4
7/8/9 Trab. Producción, transporte y jornaleros	39,2	9,0	57,4	25,3
Total Activos	100	100	100,0	100,0

Tabla 5. Estructura socio laboral de la población activa de Bilbao en base a la clasificación HISCO en 1920 y 1935 (porcentajes). Muestras de Padrones de población de Bilbao de 1920 y 1935. Datos completos en Ensanche de Bilbao en 1920 (Beascoechea Gangoiti, 2015, pp.155-162). Municipio de Bilbao en 1935 : (Parela Alonso et.al., 2011, pp.161-163).

en 1920 era en su conjunto una zona muy homogénea socialmente, donde la estructura socio profesional de la ciudad se invertía completamente, y que mantenía profundas resistencias a la integración de población de los grupos populares. En definitiva, un área muy segregada espacialmente.

Por otra parte, destaca extraordinariamente que entre los trabajadores no manuales la proporción de los grupos más cualificados (directivos, profesiones liberales, técnicos y gestores) se acerque a nada menos que un 20%. Este dato unido al 22% de los empleados y oficinistas se debe relacionar, aparte de esa alta segregación social del Ensanche de Bilbao en esa época, con el hecho de que a las funciones residenciales y de servicios para toda la ciudad, alojaba ya en su interior una parte significativa de los centros de decisión y gestión de las pujantes empresas industriales, financieras, comerciales y navales de Bizkaia, lo que debía impulsar la fijación de la residencia de sus empleados y directivos en el mismo área.

Este análisis centrado en la población masculina se complementa con la situación laboral femenina. Tradicionalmente, las mujeres que declaraban una profesión fuera de los genéricos "sus labores / su sexo" era muy reducida en las fuentes de la época (Pareja Alonso, 2012; Humphries y Sarasúa, 2012). En el ámbito laboral femenino la actividad fundamental dentro del mundo urbano aun en la década de 1920 seguía siendo el servicio doméstico. Pero, aparte de su relevancia laboral, también resulta un estupendo indicador de estratificación social, un factor decisivo a la hora de establecer una diferenciación social. El poseer o no servicio, el número de componentes del mismo, el trabajo que desempeñan, nos está hablando del estatus de una familia, nos indica su situación social y su poder económico (Sarasua, 1994 ; Mirás Araujo, 2005).

Las características de esta profesión en el Bilbao de principios de la década de 1920 venían definidas fundamentalmente por un predominio absoluto de la mano de obra

femenina: eran mujeres en un 98% de los casos. Mujeres que trabajan mayoritariamente entre los 15-29 años y que mantenían el rasgo de soltería como elemento de definición social en el ejercicio de su profesión. Las sirvientas de 15-29 sumaban el 76% de todo el servicio doméstico y suponían nada menos que el 45% de las mujeres del tramo de edad en todo el Ensanche.

Si bien en el conjunto del municipio de Bilbao en 1935 el servicio doméstico ya ocupaba al 53,5% de la población activa femenina, este porcentaje se disparaba en 1920 en el Ensanche hasta un espectacular 85,2%. Esta cifra, además de manifestar la presencia dominante de los grupos sociales cualificados (sus empleadores), resulta un indicador de la enorme difusión que el servicio doméstico tenía en esta época, y no solo entre los grupos más solventes.

Así, según los datos del Padrón de 1920³ nada menos que un más 38% de las familias contaban con servicio doméstico el Ensanche de Bilbao en 1920. Se puede afirmar que más que una opción resultaba en ese época una obligación social entre los grupos más acomodados. Tanto es así, que entre los hogares encabezados por miembros de las elites sociales y los profesionales liberales el porcentaje de los que disponían de servicio oscilaba entre el 93% y el 88%, con una media de 3,5 sirvientas por hogar entre los de elites y un poco menos de 2 entre los profesionales liberales.

Sin embargo, que el servicio constara de una única criada para todo era la situación más frecuente, con cerca de la mitad de los casos. Este dato está relacionado con la gran extensión de este modelo de sirviente único entre las familias de la clase media. Nada menos que un 49,5% de las familias de este grupo en el Ensanche disponían de sirvienta. En distintas ocasiones se puede vincular esta situación al aumento de la carga de trabajo en momentos críticos del ciclo familiar, sobre todo por la presencia de hijos menores, y al retraso en la difusión de las novedades mecánicas para las tareas domésticas. Pero

en general, para estas familias debió significar un importante esfuerzo. Esfuerzo económico desde luego, pero también de acomodo en una vivienda de reducidas dimensiones. Esfuerzo que compensaba por la liberación de tiempo y dedicación a tareas ingratas, pero también por el componente que aportaba de prestigio social, de estatus.

En definitiva, cada uno de los grupos sociales hacían usos y proyectaban diferentes realidades del servicio doméstico, pero en todos los casos se manifiesta como un componente determinante para entender la forma en que ocupaban y se posicionaban en el espacio urbano.

5. La modernidad del Bilbao de Entreguerras

Toda esta serie de cambios en la configuración urbana y en la definición de sus espacios y funciones fueron determinado que Bilbao sufriera una importante transformación entre el final de la Primera Guerra Mundial y el inicio de la Guerra Civil española. Sin abandonar nunca completamente su pasado industrial y portuario, Bilbao se fue convirtiendo en una ciudad moderna, con nuevas actividades, funciones, crecientes problemas de infraestructuras etc. Esa nueva realidad tuvo también su plasmación en una radical complejización de la vida política y cultural, una realidad social cada vez más diversa. Finalmente, terminó pasmándose en el embrión de una nueva cultura urbana, que incluía una renovada imagen de la ciudad y de su proyección.

Estas transformaciones se manifestaron en algunos de los aspectos que ya hemos estudiado, como las infraestructuras, los cambios en el modelo de planeamiento, la definición de las áreas sociales, y el propio papel social y funcional del Ensanche. Pero se manifiesta igualmente en otros ámbitos más ligados con la cultura. Por ejemplo, por medio de iniciativas como la ampliación de la Universidad de Deusto con la fundación de la nueva Universidad Comercial (1916), la

proliferación de medios de prensa y revistas, especialmente la prestigiosa revista *Hermes* (1917-1922) (Rodríguez Urriz, 1993; Basurto y Pacho, 2009), además de otras técnicas y especializadas (Basurto Ferro, 2015), o la fundación de las colecciones artísticas de los museos de Bellas Artes (1908) y Arte Moderno (1924) que terminaron fusionándose en 1945.

Las transformaciones mencionadas, paulatinas y en cierto sentido silenciosas, fueron el telón de fondo de una nueva coyuntura social y política. Se caracterizó por la tendencia a la moderación, tras las convulsiones sociales características de las dos décadas anteriores. La huelga general que paralizó las minas en julio de 1910 fue, desde este punto de vista, el fin de una época. Constituyó el colofón de la etapa épica que se inició con la Gran Huelga de 1900, con reivindicaciones primarias en torno a las condiciones de vida de los obreros. Desde 1910 los movimientos huelguísticos tendrían otro cariz y ganaron terreno los mecanismos negociadores en la relación entre obreros y empresarios. Desde aproximadamente esta fecha la tendencia a la moderación caracterizó a los distintos movimientos. El socialismo relegó su primer radicalismo y desde 1909 optó por la colaboración con los republicanos; el nacionalismo vasco abandonó por aquellos años las posiciones extremas de su primera época e inició un periodo de moderación política.

Todo ello facilitó en Bilbao la consolidación temprana de una nueva realidad política, alejada del sistema del turno de la Restauración, inaugurando un evidente predominio de las fuerzas políticas asociadas a la sociedad de masas, especialmente socialistas y nacionalistas vascos. Fuerzas a las que, por ejemplo, pertenecieron mayoritariamente los alcaldes electos de la ciudad desde 1907: Gregorio Ibarreche (1907-1909), José Horn (1909), Mario Arana (1916-1919), Gabriel Oribe (1919-1920), Rufino Laiseca (1920-1923) y ya durante la Segunda República, tras el intermedio de la dictadura de Primo de Rivera (1923-1930), el socialista Ernesto Ercoreca (1931-1934 y 1936-1937) (Agirreazkuenaga, 2003).

Finalmente, nos fijaremos en una cuestión en la que confluyen algunas de las reflexiones previas, y que representa buena parte de las tensiones y contracciones de la sociedad urbana. Se trata de la arquitectura y la vivienda en cuanto que constituyen el soporte de las aspiraciones materiales y la proyección pública tanto de los individuos como de los grupos que se configuran en los entornos urbanos, convirtiéndose en otro de los elementos definitorios del *status* (Pacho Fernández, 2015).

En este sentido, Bilbao vivió una potente dinámica de construcción residencial durante los años 20 y 30, que tuvo su reflejo en la difusión de nuevas tipologías de vivienda, y nuevos desarrollo estilísticos más acordes con la modernidad que proclamaba la vida de la ciudad (Basurto Ferro, 2004; Muñoz, 2004). De cualquier forma, estos desarrollos no se vincularon a la solución del problema de

vivienda, dramático entre las clases modestas, sino para otros usos, y en todo caso, se le dotó de un contenido social cualificado casi siempre.

En el Ensanche de Bilbao existía un conjunto importante de viviendas ajardinadas, producto de distintas fases históricas. A la altura de 1920 el padrón registra 60 edificios de esta tipología, la mayoría localizados en las dos áreas que habían tenido un desarrollo más reciente: Indautxu y la alameda Mazarredo. Los escasos más antiguos se emplazaba cerca de la Gran Vía y fuera del Ensanche seguían en pie una veintena de villas en el Campo Volantín.

Desde 1904-05, los herederos de Manuel y Tomás Allende promovieron en Indautxu una urbanización ajardinada de calidad. Se trató de una parcelación particular de sencillo



Figura 4: Fragmento de la sección de Bilbao del Plano General del Abra y la Ría de Bilbao de 1936. Reproducido de Otamendi, 1999. Figura 14.

trazado, que partía de una calle preexistente (Gordoniz) en la que se abría en una plaza a la que confluían otras cuatro calles. El grupo tenía su propia lógica interna y enlazaba con evidentes dificultades con las principales calles adyacentes y el arranque de la plaza de Indautxu. Distintos miembros de la familia Allende fueron levantando allí un buen número de construcciones, proceso en el que pronto colaboraron otros miembros destacados de la burguesía bilbaína de la época, la mayoría con vinculaciones familiares o personales con los promotores originales. Así, tras cerca de dos décadas de construcciones, se levantaron allí 27 villas (Roda, 1924; Basurto Ferro, 1986 y 1999).

Sin embargo, en este momento dentro del área de la Ría de Bilbao se estaba consolidando otro espacio residencial específicamente reservado para los grupos acomodados al final de la margen derecha, en Getxo. La oferta de viviendas de esa tipología en Getxo era abundantísima, con más de tres centenares de villas levantadas en el primer tercio del siglo XX. Significativamente, el quinquenio 1925-29 fue el más prolífico de toda la serie histórica, con 84 casas unifamiliares de nueva construcción (Beascoechea Gangoiti, 2006).

Ante esta oferta imposible de superar, y dado el grado de especulación dominante en Bilbao, la tendencia fue su rápida desaparición para dejar sitio a inmuebles más rentables. Desde los años de la Primera Guerra Mundial se había reforzado el parque de edificios residenciales e incluso se había comenzado a levantar distintas viviendas de lujo. Esta dinámica fue especialmente significativa en todo el segundo tramo de la Gran Vía, a partir de la plaza Elíptica. Durante la década de 1920 se levantaron allí grandes bloques de viviendas de vecindad de lujo, promovidas por relevantes empresarios que trasladaban así parte de sus capitales al mercado inmobiliario, como Ramón de la Sota o Tomás Allende. Estilísticamente recurrieron a formas ornamentales del antiguo eclecticismo, en sus versiones regionalistas o historicistas, al gusto del público conservador al que iban dirigidos (Basurto y Pacho, 2009).

Este es precisamente el momento que reflejan los datos del padrón de 1920. Un momento de transición, ya que inmediatamente las áreas vacantes del Ensanche, principalmente las amplias manzanas del Segundo Ensanche entre la Gran Vía e Indautxu, pasaron a ser ocupadas de forma rápida y masiva por viviendas destinadas a las clases medias (Basurto Ferro, 2004). Se trató de una rápida aceleración de la construcción, especialmente durante el final de la década de 1920, y tras el impacto de la crisis económica que derivó del crack bursátil de 1929, se relanzó durante los años de la Segunda República (Muñoz, 2011 : Pacho, 2015). Los proyectos de esta época pasaron a estar dominados por las nuevas concepciones estilísticas del Racionalismo, lo que supuso una significativa transformación de la imagen arquitectónica de la ciudad, hasta entonces estrechamente vinculada a fórmulas estilísticas muy conservadoras.

En definitiva, entre 1920 y 1935, la ciudad de Bilbao seguía definida por la estricta segregación social y espacial. Esta generaba una jerarquización interna profunda, según componentes como la calidad, la cualificación, las dotaciones o la imagen arquitectónica (Beascoechea Gangoiti, 2015). Su barrio más moderno y dinámico, el Ensanche, se había hecho mucho más complejo. Ya no era el nuevo barrio exclusivamente residencial y exclusivamente dirigido a los pudientes de la Villa. En 1935 cada una de sus partes estaba acomodándose a nuevas situaciones. La parte más antigua y consolidada de la zona de Albia y principalmente el eje del primer tramo de la Gran Vía estaba rápidamente asumiendo un progresivo traslado de las funciones centrales y servicios, que hasta entonces monopolizaba el Casco Viejo. En cambio, la mayoría del Segundo Ensanche hasta Indautxu se convertía por fin en el gran espacio residencial de las clases medias.

Agradecimientos

Este trabajo se enmarca dentro del proyecto de investigación HAR2016-76759-P financiado por la Agencia Estatal de Investigación del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad y el FEDER (AEI/FEDER, UE), y del Grupo IT1085-16 (Demografía Histórica e Historia Urbana) del sistema universitario vasco financiado por el Gobierno Vasco/Eusko Jaurjaritza.

Notas

¹ Este artículo es una ampliación y profundización de una versión reducida previa: Beascoechea Gangoiti, J. M. (2016). Especialización espacial e infraestructuras en el origen de una nueva cultura urbana en Bilbao, 1876-1939. A. Peliowski, R. Booth, & E. Giannotti (Eds.), *Actas Primer Congreso Iberoamericano de Historia Urbana. Ciudades en el tiempo: infraestructuras, territorios, patrimonio* (pp. 1315-1324). Santiago de Chile: Asociación Iberoamericana de Historia Urbana.

² Los datos provienen de los Boletines de Estadística, donde la población aparece agrupada en distritos. El nombre y extensión de estos distritos se fueron modificando de acuerdo a los criterios municipales de cada momento, por lo que en algunos casos las agrupaciones realizadas pueden no ser exactas.

³ Los datos completos están disponibles en (Beascoechea Gangoiti y Otero Carvajal, 2015, pp. 162-165 y tabla 9).

Referencias Bibliográficas

- Agirreazkuenaga, J. (Ed.) (2003). *Bilbao desde sus alcaldes. Diccionario biográfico de los alcaldes de Bilbao gestión municipal en tiempos de la revolución democrática y social* (Vol II: 1902-1937). Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao.
- Azpiri Albístegui, A. (2000). *Urbanismo en Bilbao: 1900-1930*. Vitoria: Gobierno Vasco.
- Azpiri Albístegui, A. (2002). Los Ensanches que configuran las ciudades del País Vasco. En I. Galarraga, X. Unzurrunzaga, A. López, A. Azpiri y J. M. Alcorta (Eds.), *Ensanches urbanos en las ciudades vascas* (pp. 117-180). Vitoria-Gasteiz: Eusko Jaurjaritza/Gobierno Vasco.
- Bastida, R. (1923). *El problema urbanístico de Bilbao*. Bilbao: José A. de Lerchundi.
- Bastida, R. (1934). *Los enlaces ferroviarios de Bilbao*. Bilbao: Casa de la Misericordia.
- Basurto Ferro, N. (1986). *Leonardo Rucabado y la arquitectura montañesa*. Santander: Xarait/ Colegio Oficial de Arquitectos de Cantabria.
- Basurto Ferro, N. (1999). *Los maestros de obra en la construcción de la ciudad. Bilbao, 1876-1910*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia / Colegio Oficial Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Bizkaia.
- Basurto Ferro, N. (2004). La vivienda de alquiler en el Ensanche en los años 20. *Bidebarrieta*, XV, 129-146.
- Basurto Ferro, N. (2015). Las relaciones Bilbao-Madrid en las revistas técnicas sobre construcción de los años veinte: la revista bilbaína "La Construcción y las Artes Decorativas". En J. M. Beascoechea Gangoiti y L. Otero Carvajal (Eds.), *Las nuevas clases medias urbanas. Transformación y cambio social en España, 1900-1936* (pp. 206-223). Madrid: La Catarata.
- Basurto, N. y Pacho, M. J. (2009). Ascenso social y espacio doméstico en Bilbao. La arquitectura como escenografía del poder. *Historia contemporánea*, 2009 (39), 481-512.
- Beascoechea Gangoiti, J. M. (1998). La construcción del nuevo hospital en Basurto y su inserción urbana en Bilbao. En M. González Portilla y K. Zárraga Sangroniz (Eds.), *Hospital de Bilbao y transición sanitaria. Enfermedad y muerte en Vizcaya* (pp. 159-223). Bilbao: Fundación BBK / Hospital de Basurto.

- Beascoechea Gangoiti, J. M. (2003). Jerarquización social del espacio urbano en el Bilbao de la industrialización. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, VII, 146 (022). Recuperado de [http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(022\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(022).htm)
- Beascoechea Gangoiti, J. M. (2006). Castillos en la Ría de Bilbao. Vivienda y burguesía (1860-1930). En J. M. Beascoechea Gangoiti, M. González Portilla, y P. Novo López (Eds.), *La ciudad contemporánea, espacio y sociedad* (pp. 427-456). Bilbao: Universidad País Vasco/ Universidad de Puebla.
- Beascoechea Gangoiti, J. M. (2007). Apropiación territorial en el origen de la urbanización burguesa del Abra de Bilbao, 1850-1905. *Historia Social* (58), 97-122.
- Beascoechea Gangoiti, J. M. (2015). Espacios sociales y mercado laboral cualificado en Bilbao, 1900-1930. En J. M. Beascoechea Gangoiti y L. E. Otero Carvajal (Eds.), *Las nuevas clases medias urbanas. Transformación y cambio social en España, 1900-1936* (pp. 142-169). Madrid: La Catarata.
- Beascoechea Gangoiti, J. M., y Zarraga Sangroniz, K. (2011). Sociedad y espacio urbano en Getxo durante la década de 1920. En A. Pareja (Ed.), *El capital humano en el mundo urbano. Experiencias desde los padrones municipales (1850-1930)* (pp. 145-166). Bilbao: Servicio Editorial UPV-EHU.
- Beascoechea Gangoiti, J. M., y Otero Carvajal, L. E. (Eds.). (2015). *Las nuevas clases medias urbanas. Transformación y cambio social en España, 1900-1936*. Madrid: La Catarata.
- Beascoechea, J. M., Serrano-Abad, S., y Pareja-Alonso, A. (2017). New Actors in a Modern Services Sector. The City of Bilbao (1900-1930). *History of Retailing and Consumption*, 3 (2), 102-119.
- Cárcamo Martínez, J. (2016). Patrimonio del hierro en Bizkaia: el legado de la industrialización en la arquitectura y la ingeniería. En X. Orue-Etxebarria, M. E. Apellaniz, y P. P. Gil Crespo (Eds.), *Historia del hierro en Bizkaia y su entorno* (pp. 363-395): Universidad del País Vasco (UPV-EHU) y Sociedad Bascongada de Amigos del País.
- García Merino, L. V. (1987). *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*. Oñati: HAEE/IVAP.
- González Portilla, M., et.al. (1995). *Bilbao en la formación del País Vasco contemporáneo (economía, población y ciudad)*. Bilbao: Fundación BBV.
- González Portilla, M., et.al. (2001). *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao* (Vol. 1 y 2). Bilbao: Fundación BBVA.
- González Portilla, M., et.al. (2009). *La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao*. Bilbao: Fundación BBVA.
- González Portilla, M., García Abad, R., y Zarraga Sangroniz, K. (2011). La zonificación social de la Ría de Bilbao (1876-1930). En A. P. Alonso (Ed.), *El capital humano en el mundo urbano. Experiencias desde los padrones municipales (1850-1930)* (pp. 15-43). Bilbao: Servicio Editorial UPV-EHU.
- Humphries, J., y Sarasúa, C. (2012). Off the record: Reconstructing women's labor force participation in the European Past. *Feminist Economics*, 18, 39-67.
- Mirás Araujo, J. (2005). Rasgos básicos y transformaciones en el servicio doméstico en una ciudad periférica. A Coruña, 1900-1960. *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 27, 197-221.
- Molina, F., y Rojo, J. C. (2002). *Historia del túnel de Artxanda (1900-2002): el urbanismo y las comunicaciones de Bilbao*. Bilbao: Artxandako Tunelak.
- Muñoz Fernández, F. J. (2004). La vivienda de los años 30 en Bilbao. Las casas de vecindad. *Bidebarrieta*, XV, 241-266.
- Muñoz Fernández, F. J. (2011). *La arquitectura racionalista en Bilbao (1927-1950). Tradición y modernidad en la época de la máquina*. Leioa: Universidad del País Vasco (UPV-EHU).
- Otamendi, J. J. (Ed.) (1999). *La cartografía urbanística en Bizkaia / Hirigintzaren kartografia Bizkaian (1857-1956)*. Bilbao: Bizkaiko Foru Aldundia.
- Otero Carvajal, L. E., y Pallol Trigueros, R. (2009). El Madrid moderno, capital de una España urbana en transformación, 1860-1931. *Historia contemporánea*, 39 (2), 541-588.
- Pacho Fernández, M. J. (2015). Arquitectura y vivienda en los años veinte: alojar a la clases media en Bilbao. En J. M. Beascoechea Gangoiti y L. E. Otero Carvajal (Eds.), *Las nuevas clases*

- medias urbanas. *Transformación y cambio social en España, 1900-1936* (pp. 224-240). Madrid: La Catarata.
- Pareja Alonso, A. (2012). Las mujeres y sus negocios en la gran ciudad contemporánea. Bilbao a principios del siglo XX. *Historia contemporánea*, 44, 145-181.
- Pareja-Alonso, A., García-Abad, R., y Zarraga-Sangroniz, K. (2014). Un análisis comparativo de la estructura profesional de las capitales vascas en los años 30 a través de la metodología HISCO. *Demografía Histórica*, XXXII (I), 145-180.
- Reher, D.-S. (1994). Ciudades, procesos de urbanización y sistemas urbanos en la Península Ibérica, 1550-1991. En M. Guardia, F. J. Monclús, y J. L. Oyón (Eds.), *Atlas Histórico de ciudades europeas. I. Península Ibérica* (pp. 1-29). Barcelona: Salvat.
- Roda, D. (1924). *La Arquitectura moderna en Bilbao*. Bilbao.
- Rodríguez Urriz, M. B. (1993). *Una empresa cultural bilbaína*. *Hermes, Revista del País Vasco*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia.
- Rojo Cagigal, J. C. (2004). *Respuestas empresariales en el País Vasco ante la crisis económica de 1921*. Getafe: Universidad Carlos III.
- Salazar Arechalde, J. I. (2003). *La ría de Bilbao en el siglo XIX. Tendiendo puentes, abriendo caminos*. Bilbao: Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Bizkaia.
- Santana, A. (Ed.) (1993). *Cien años del Puente Bizkaia*. Bilbao: Diputación de Bizkaia.
- Santas Torres, A. (2007). *Urbanismo y vivienda en Bilbao. Veinte años de posguerra*. Bilbao: Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro.
- Sarasua, C. (1994). *Criados, nodrizas y amos. El servicio doméstico en la formación del mercado de trabajo madrileño, 1758-1868*. Madrid: Siglo XXI.
- Seguro, E. (1934). *Urbanismo en general y urbanismo aplicado a Bilbao (Conferencia en el Instituto de Estudios Vizcainos, 10-3-1934)*. Bilbao: Casa de Misericordia.
- Serrano Abad, S. (2012). El puerto de Bilbao: poder local y transformaciones urbanas (1876-1936). *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7, 229- 248.
- Serrano Abad, S., y Novo López, P. (2014). Los ferrocarriles y la configuración urbana de Bilbao, 1850-1930. En P. Novo López y A. Pareja Alonso (Eds.), *Ferrocarriles y sociedad urbana en el País Vasco* (pp. 145-176). Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco.
- Zabala, M. (2012). Deustuko eta Udaletxeko zubiak / Puentes de Deusto y del Ayuntamiento *Patrimonio Industrial en el País Vasco = Euskadiko industria ondarea* (Vol. 1, pp. 594-599). Vitoria-Gasteiz: Kultura Saila, Eusko Jaurlaritz / Departamento de Cultura del Gobierno Vasco.