

# VERANEO Y URBANIZACIÓN EN LA COSTA CANTÁBRICA DURANTE EL SIGLO XIX: LAS PLAYAS DEL ABRA DE BILBAO<sup>1</sup>

---

José María Beascochea Gangoiti  
Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea

El concepto de veraneo, o el mismo de las vacaciones, son creaciones modernas, desarrolladas y consolidadas en Europa durante el siglo XIX. En su conformación participaron diversas circunstancias socioeconómicas, culturales y científicas. En su origen se trataba de un desplazamiento estacional hacia ciertos lugares de la costa, que hasta la fecha se había considerado un lugar inhóspito<sup>2</sup>. La suma de intereses económicos, cambios en las costumbres sociales y el deterioro de la vida en las ciudades industriales, unida a la difusión de prácticas médicas e higiénicas saludables sirven de impulso básico al turismo.

En lo que se refiere concretamente a los baños de mar, su *moda* nació a mediados del siglo XVIII de un proyecto terapéutico, bajo la inspiración del modelo de las estaciones termales, y Brighton en la costa sur inglesa como paradigma de la primera gran estación balnearia costera<sup>3</sup>. El modelo de estancia marítima de ocio quedó definida en aquí y en las demás estaciones inglesas entre 1750 y 1780, y desde Gran Bretaña se fue difundiendo por las riberas del Báltico, mar del Norte y la Mancha. Las nuevas estaciones se concibieron generalmente alrededor de un único establecimiento de baños, destinado a polarizar las actividades

---

<sup>1</sup> Una versión anterior de este artículo, más reducida y centrada en el marco local, se presentó con el título «Bilbao, población de baños. Promoción turística del Abra durante la segunda mitad del siglo XIX», en *el VII Simposio: Viajes, viajeros y turistas en Bilbao*, Bilbao, abril de 2002.

<sup>2</sup> Alain CORBIN, *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*, Barcelona, Mondadori, 1993.

<sup>3</sup> P. SICA, *Historia del urbanismo. El siglo XIX*, I.E.A.L., Madrid, 1981, vol. 2, pp. 982-1029.

terapéuticas, lúdicas y festivas del lugar. La década 1820 fue el momento de construcción de los primeros grandes balnearios, y cuando se generalizó el modelo inglés de vida social en los baños.

Originalmente, la difusión de la estancia marítima de recreo era exclusiva de los círculos de la corte, la nobleza, y las personalidades de moda. La introducción de los estratos más altos de la burguesía se realizó durante el primer tercio del siglo XIX, cuando el modelo estaba ya definido y perfectamente estructurado por sus iniciadores. La extensión por Europa de las redes del ferrocarril durante la década de 1840 terminó por hacer habituales estas prácticas entre las burguesías de todo el continente. Distintas estaciones de mar del Atlántico y Mediterráneo europeo y de las costas de los Estados Unidos se convirtieron en puntos de reunión obligatorios de la temporada elegante<sup>4</sup>.

En Francia, los cercanos modelos ingleses fomentaron la temprana presencia de bañistas en la costa de la Mancha, por ejemplo en Boulogne y Dieppe. El desarrollo turístico de la costa atlántica francesa resultó algo más tardío. Sólo Arcachon y Biarritz constituyeron núcleos turísticos relevantes y relativamente tempranos, y se convirtieron en el referente directo de las iniciativas en el Cantábrico<sup>5</sup>.

Tras esa primera fase dominada por los aspectos terapéuticos y balnearios, las estancias en las estaciones marítimas pasaron situarse en un contexto más preventivo y, sobre todo, de ocio y relación social. Coincide con la consolidación de los grandes centros de moda desde mediados del siglo XIX. Es ahora cuando el fenómeno se amplía y da lugar a un proceso creciente de urbanización de la costa.

La urbanización derivada de las estaciones marítimas representa una versión especializada de la ciudad burguesa, vinculada a los modelos de ensanche o suburbio jardín de calidad. Sus particularidades más evidentes es la gran presencia de la casa ajardinada, ejemplarizada en la villa pintoresca mirando al mar, y el amplio consumo de espacios públicos, como el paseo marítimo, con equipamientos de lujo (balastradas, farolas, kioscos etc.). Además, suelen contar con edificios monumentales, como balnearios, hoteles de lujo y casinos, que marcan la categoría social de la estación.

---

<sup>4</sup> La lista de lugares *glamurosos* asociados a los baños de mar es larga. Entre otros, ver P. SICA, *op. cit.*, pp. 982-1029, y A. CORBIN, *op. cit.*, pp. 342-367.

<sup>5</sup> Sobre Biarritz y su entorno ver M. CHADEFAUD, *Aux origines du tourisme dans les pays de l'Adour. (Du mythe à l'espace: un essai de géographie historique)*, Université de Pau et des Pays de l'Adour, Pau, 1987.

Este esquema se aplica indistintamente a los dos modelos o fórmula de urbanización litoral: poblaciones de nueva planta en espacios antes desiertos, y ensanches específicos de las tramas urbanas de localidades previas. En todos los casos, el origen e impulso veraniego constituyó uno de los incentivos más importantes hacia la urbanización planificada de calidad, y su actuación fue determinante en la evolución urbana de un buen número de localidades en todo el Continente.

## Los baños de mar en España

En España, la estructuración de los centros de baños de mar fue relativamente tardía. La forma de veraneo más difundida era la de las quintas o casas de campo cerca de las ciudades, o en lugares altos que hicieran más soportables los rigores del clima del centro y sur de la Península. Esta tradición se adapta perfectamente a la difusión de las prácticas balnearias de interior.

Los balnearios de interior fueron realmente el recurso más difundido como fórmula del veraneo moderno en España durante el siglo XIX. Aunque muchos contaran con tradiciones antiguas de utilización, la construcción de los grandes balnearios comenzó a mediados del siglo XIX. Tras un rapidísimo y extraordinario éxito, que alcanzó su máximo en la década de 1890, entró en una profunda decadencia<sup>6</sup>. A la altura de la década de 1870, cuando la mayoría de las estaciones de baños de mar estaban en una fase embrionaria en España, los balnearios de aguas minerales se encontraban plenamente desarrollados. Así, una conocida guía médica sobre la materia de 1879 sólo dedicaba cincuenta y nueve de sus doscientas ochenta y dos páginas a los baños de mar, y la edición de 1876 de la *Reseña...* menciona treinta y cinco estaciones para baños de mar (veinte páginas) frente a cincuenta y cuatro establecimientos de aguas minerales (ochenta y seis páginas)<sup>7</sup>. Además, varios de ellos eran ya estaciones de

---

<sup>6</sup> Sobre el balnearismo de interior y algunas de sus repercusiones: María A. LEBOREIRO AMARO, «Balneario-Ciudad de las aguas. Su presencia en España», *Ciudad y Territorio*, 3/1991 89 (1991), pp. 61-79; Rosario DEL CAZ y Manuel SARAVIA, «De las entrañas de la tierra. Contribución al estudio de los balnearios decimonónicos», *Historia Urbana*, 3 (1994), pp. 39-60. Sobre el País Vasco: Magdalena SARRIONANDIA GURTUBAY, *Historia de los balnearios de Bizkaia*, Diputación de Bizkaia, Bilbao, 1989; y José María URQUÍA ECHAVE, *Historia de los balnearios guipuzcoanos*, Bilbao, 1985.

<sup>7</sup> GIL Y FRESNO, Dr. José, *Guía Hidrológico-Médica de Vizcaya*, Imp. J.E. Delmas, Bilbao, 1879; *Reseña de los establecimientos balnearios y baños de mar situados en las provincias del norte de España y Mediodía de Francia*, Imp. Aribau, Madrid, 1876 (1.ª 1872).

tamaño respetable, capaces de reunir a más de mil bañistas por temporada. Sólo entre las vascas se pueden citar Betelu, Santa Agueda, Cestona, Alzola y Urberuaga. Incluso, la rápida aceptación de varios núcleos balnearios de la costa del Cantábrico derivaban de su cercanía a reconocidas estaciones de aguas minerales, parte de cuya clientela se desplazaba ocasionalmente a tomar los baños de mar.

La difusión de las propiedades curativas de los baños de mar comenzó en España mediados del siglo XIX, momento en que comenzaron a proliferar tratados con las indicaciones de cómo realizar los baños de mar y sus métodos de curación<sup>8</sup>. Aunque surgieron diversos centros en las costas mediterráneas y atlánticas, el desarrollo principal correspondió al litoral cantábrico<sup>9</sup>.

La creación de la red ferroviaria básica durante la década de 1860 significó un elemento clave, ya que facilitó la llegada de visitantes del interior de España y del extranjero a la costa cantábrica en unas condiciones de velocidad y comodidad desconocidas hasta la fecha. Los enlaces básicos giraban alrededor de las líneas Madrid-Irún-Hendaya, a la que confluía el enlace Valle del Ebro-Miranda-Bilbao, la Madrid-Santander y la Madrid-Gijón. La ausencia de una red ferroviaria continua a lo largo del cantábrico favoreció la concentración de las actividades turísticas en los puntos finales de las líneas y en aquellas localidades bien comunicadas con éstos. Por el contrario, muchos lugares con condiciones naturales excepcionales quedaron marginados durante muchos años, condenados por los lentos y tortuosos servicios de ómnibuses y diligencias que les servían<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> Carmen GIL DE ARRIBA, *Casas para baños de ola y balnearios marítimos en el litoral montaños, 1868-1936*, Universidad de Cantabria/ Fundación Marcelino Botín, Santander, 1992, p. 130, reseña trece de estas obras publicadas en España durante el siglo XIX, comenzando por la de Bustos Angulo, editada en Madrid en 1816.

<sup>9</sup> Walton y Smith señalan el litoral entre San Sebastián y Santander como el único sistema de estaciones de baños de mar en España anterior a la guerra civil comparable con sus coetáneos de Europa occidental. K WALTON. y J. SMITH, «The First Century of Beach Tourism in Spain: San Sebastián and the Playas del Norte from the 1830s to the 1930s», en *Tourism in Spain: critical issues*, ed. de J. TOWNER; M.T. NEWTON y M. BARKE, pp. 35-61, CAB international, Wallingford, 1996. Esta afirmación en p. 38.

<sup>10</sup> Por ejemplo, en la *Reseña* de 1876 Lequeitio se encontraba a 5,30 horas de ómnibus a Bilbao, Castro Urdiales a ocho horas de diligencia de la estación del tren de Bóo o unas cinco horas de vapor desde Santander, Llanes a ocho horas de la estación de Torrelavega, y Avilés a tres horas de Oviedo. Ver: *Reseña de los establecimientos balnearios y baños de mar situados en las provincias del norte de España y Mediodía de Francia*, Imp. Aribau, Madrid, 1876 (1.ª 1872), pp. 3-16.

Durante la década de 1870, a pesar de las perturbaciones derivadas de la guerra carlista, se había creado ya la estructura básica de un sistema de estaciones de baños a lo largo de la costa del Cantábrico. La edición de 1876 de la *Reseña...*, pese a sus errores y omisiones, permite vislumbrar una visión de conjunto (ver tabla).

Nos encontramos con un importante conjunto de poblaciones. Algunos de ellos no son realmente estaciones de baños: Bayona aparece como un centro de servicios, lo mismo que Bilbao y Santander, y la misma guía descarta ese carácter en localidades como Lequeitio, Bermeo o Astillero. Pero, a pesar de ello, conforman una densa red sobre el territorio, distribuidos en seis del departamento francés de Bajos Pirineos, siete de Guipúzcoa, ocho de Vizcaya, nueve de Cantabria y cinco asturianas. Entre ellas son excepción las estaciones surgidas en áreas antes deshabitadas, reducidas a Saturraran, Las Arenas, Sardinero y Santa Justa (Ubiarco).

En realidad, se puede apreciar que según estos datos dominaban las estaciones de baños pequeñas y de precio reducido, normalmente compuestas por unas pocas fondas y una serie de casas particulares del pueblo que se alquilaban a los visitantes estivales, constituyendo sólo un ingreso complementario en la economía de pueblos ligados a la pesca o la navegación. Muchas de ellas constituían satélites de una estación importante, recogiendo la clientela que no podía permitirse la estancia en el lugar de moda. Es el caso de las del País Vasco francés respecto a Biarritz, de Fuenterrabía y Hendaya con San Sebastián, de Santurce y Algorta con Portugalete y Las Arenas, y de Astillero (también muy influido por el cercano balneario de Solares), Suances y Santa Justa respecto a Santander-Sardinero.

La red se completaba con una serie de localidades de tipo medio, cada una de ellas con su especificidad. Era el caso de Zarauz con una oferta de alojamiento económico que convivía con una sociedad elegante establecida en villas cerca de la playa. Destaca el temprano desarrollo del grupo Deva-Saturraran-Ondarroa, posibilitado por la cercanía de importantes balnearios minerales como Cestona, Alzola y Urberuaga de Ubilla<sup>11</sup>. Comillas debe su temprana expansión a la influencia del millonario Antonio López, marqués de Comillas, en su villa natal.

Gijón, pese a sus condiciones naturales, ser pionero en la explotación turística de los baños de mar en Asturias y mantener la primacía

---

<sup>11</sup> Datos generales sobre las pequeñas localidades balnearias de la costa vasca en Rafael AGUIRRE, *El turismo en el País Vasco. Vida e historia*, Txertoa, San Sebastián, 1995.

### Esquema de las Estaciones de Baños de Mar del Cantábrico hacia 1876

Estaciones	Provin.	Bañistas/ tem.	Capacidad/ tem.	Precio aloja. (rs.)	Observaciones/características
Bayona	B. Pirin.				Centro servicios y monumentos.
Cham. d' Amour	B. Pirin.	500		20-28	Más barato que Biarritz.
Biarritz	B. Pirin.			variable	Sociedad Elegante, múltiples servicios.
Guethary	B. Pirin.				Más barato que San Juan de Luz.
San Juan de Luz	B. Pirin.			20-40	Balneario con servicios, ciudad alejada.
Hendaya	B. Pirin.			20-40	
Fuenterrabía	Gui.		400	20-24	Kursaal.
San Sebastián	Gui.	25.000	30.000	32-60	Kursaal y servicios urbanos cualificados.
Zarauz	Gui.	300	400	16-24	Ambiente selecto.
Guetaria	Gui.	40	100	14-20	Aislamiento.
Zumaya	Gui.	200	300	16-20	Cerca de Cestona.
Deva	Gui.	2.500		20	Paseos.
Saturraran	Gui.	1.800		26-30	Cuatro establecimientos.
Ondarroa	Viz.	250	700	12 a 16	Barato.
Lequeitio	Viz.	90		12 a 24	No estación auténtica.
Bermeo	Viz.				Sin playa, no estación auténtica.
Bilbao	Viz.	3.000		32-60	Servicios urbanos, cercanía de playas Abra.
Las Arenas	Viz.	300	1.000	desde 30	Balneario con amplios servicios, lujo.
Algorta	Viz.	400		10 a 30	Tranquilidad, barato.
Portugalete	Viz.	1.300	3.000	20-40	Ambiente selecto.
Santurce	Viz.	800	2.000	10 a 20	Barato.
Castro Urdiales	Sant.			30	Apartado.
Laredo	Sant.			10 a 20	Barato.
Astillero	Sant.	1.000		8 a 30	No estación auténtica.
Santander	Sant.			24-50	Servicios urbanos cerca playas.
Sardinero	Sant.	5.000		40-80	Balneario, buena sociedad, casino.
Suances	Sant.	300		24	Apartado.
Santa Justa	Sant.				Barato.
Comillas	Sant.	2.000		desde 30	Paseos.
S. Vte. Barquera	Sant.			desde 16	Barato.
Llanes	Ast.	500		10 a 20	Barato.
Gijón	Ast.	2.500		18-24	Balneario y servicios urbanos cualificados.
Candás	Ast.			desde 16	Tranquilidad.
Luanco	Ast.			desde 16	Fuente mineral.
Avilés	Ast.			desde 14	

Fuente: *Reseña de los establecimientos balnearios y baños de mar situados en las provincias del norte de España y Media-día de Francia*. Madrid: Imp. Aribau, 1876 (1.ª 1872).

entre las estaciones marítimas del Principado hasta la guerra civil, mantuvo el turismo marítimo como una actividad secundaria en el conjunto de la ciudad, que se volcaba en su desarrollo a partir de la actividad portuaria, mercantil e industrial<sup>12</sup>. Inicialmente, la zona de baños radicó en los alrededores de la playa del Pando, donde Isabel II se bañó en 1854. Esta área sería rápidamente engullida por el puerto y la industria, y a partir de la década de 1880, el veraneo tendió a concentrarse en la playa de San Lorenzo, al este de la ciudad. En la playa se fueron construyendo desde 1885 balnearios sobre postes: *La Favorita*, *La Sultana*, *Las Carolinas* y *La Cantábrica*, que constituían la infraestructura básica, acompañada de otros servicios complementarios<sup>13</sup>. La playa de San Lorenzo constituye el frente marítimo del Ensanche del Arenal. El proyecto de ensanche sobre antiguos terrenos municipales data de 1867, y ni su diseño, orientado en eje longitudinales oblicuos a la playa, ni en su desarrollo funcional tenía como prioridad la actividad turística<sup>14</sup>. Incluso, el muelle de contención de la playa no se materializó hasta 1914, permitiendo sólo entonces la realización del paseo marítimo de la avenida Rendueles. Hasta esa fecha tan tardía el área del ensanche no contó con protección respecto a la playa.

En este sentido, Gijón constituye una excepción, ya que el impulso del veraneo decimonónico constituyó un factor fundamental en el desarrollo urbano de las localidades afectadas. Incluso en estaciones pequeñas de la misma Asturias, como Ribadesella y su barrio del Arenal desde 1898<sup>15</sup>. Donde mejor se aprecia esta relación es en las grandes estaciones marítimas. Y las dos mayores del Cantábrico, y de España, durante el siglo XIX fueron sin duda San Sebastián y Santander.

---

<sup>12</sup> Ramón ALVARGONZÁLEZ, *Industria y espacio portuario en Gijón*, Junta de Puerto de Gijón, Gijón, 1985; Ramón ALVARGONZÁLEZ; Aladino FERNÁNDEZ y Sergio TOMÉ, «Gijón: el despegue de la “capital” industrial y portuaria de Asturias (1890-1936)», en *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*, ed. de J.L. GARCÍA DELGADO, Siglo XXI, Madrid, 1992, pp. 161-176; Moisés LLORDÉN MIÑAMBRES, *Desarrollo económico y urbano de Gijón en los siglos XIX y XX*, Oviedo, 1994.

<sup>13</sup> Juan Carlos DE LA MADRID ÁLVAREZ, «Arquitecturas para el veraneo en el Gijón de entresiglos», *Liño*, año X (1991), pp. 151-174.

<sup>14</sup> Ramón ALVARGONZÁLEZ, «Tranvías y espacio urbano en Gijón (1889-1963)», *Ería*, 1985, pp. 131-187; Moisés LLORDÉN, *La producción de suelo urbano en Gijón 1860-1975*, Col. Arquitectos de Asturias, Oviedo, 1978; y Manuel Ángel SENDÍN GARCÍA, *Las transformaciones en el paisaje urbano de Gijón (1834-1939)*, Oviedo, 1995.

<sup>15</sup> Covadonga ÁLVAREZ QUINTANA, *Baños de mar en Ribadesella 1890-1936. Urbanismo, arquitectura y sociedad*, Asociación Cultural Amigos de Ribadesella, Ribadesella, 1995.

Igual que en el resto del Continente, el apoyo de la aristocracia y la familia real fue trascendental para la consolidación y dotación de servicios de estos núcleos y convertirlas en lugares selectos y *de moda*. En este sentido, las visitas reales a San Sebastián y Santander, como las esporádicas de Isabel II (1845, 1865 y 1868), la de Amadeo de Saboya en el verano de 1872, y las posteriores de Alfonso XII, destacaron desde el primer momento estas dos estaciones. Este proceso que se incrementaría durante la Regencia y la monarquía de Alfonso XIII, cuando el veraneo Real se hizo estable —entre 1887 y 1931— y con la edificación de residencias reales frente a sus playas, primero en San Sebastián (1888) y luego Santander (1912)<sup>16</sup>.

Hacia 1850, en San Sebastián sólo existían dos fondas, la caseta real construida para la visita de Isabel II en 1845, y diversas casetas antiguas que iban a ser sustituidas por el nuevo modelo de caseta con ruedas establecido por el Ayuntamiento<sup>17</sup>. La inauguración de la línea del Ferrocarril del Norte en 1864, que permitía la llegada a la ciudad de viajeros de Madrid y todo el interior península, coincidió con la aprobación del Plan de Ensanche de Cortazar, que reservaba uno de sus tres sectores a la edificación de viviendas para «la población flotante, veraniega y de bañistas»<sup>18</sup>. Todo ello terminó de consolidar la virtualidad del proyecto balneario, convirtiendo a la ciudad en la más importante estación de España, que ya desde la década de 1870 recibía unos 25.000 visitantes por temporada<sup>19</sup>.

La expansión del turismo fue simultánea a la expansión urbana de la ciudad, y ambos hechos estuvieron estrechamente relacionados, llegando

<sup>16</sup> El Palacio de Miramar en San Sebastián, fue encargado levantar por la Reina Regente en 1888, y el de La Magdalena, en la bahía de Santander fue cedido a Alfonso XIII en 1912. Ver: Y. GRANDIO, *Urbanismo y arquitectura ecléctica en San Sebastián 1890-1910*, Grupo Doctor Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián, 1987, pp. 77-82; y Carmen GIL DE ARRIBA, *op. cit.*, pp. 28-30. También en J.K WALTON, y J. SMITH, *op. cit.*, pp. 35-61.

<sup>17</sup> Pascual MADDOZ, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Est. Literario Tip. de P. Madoz y L. Sagasti, Madrid, 1845-50.

<sup>18</sup> Y. GRANDIO, *op. cit.*, pp. 31-37.

<sup>19</sup> *Reseña de los establecimientos balnearios ...* En general, sobre la actividad turística en San Sebastián ver S. MÚGICA, «El veraneo donostiarra. Su origen. La playa. La Familia Real. Sindicato Nacional de Iniciativas. Datos estadísticos. Excursiones, etc», *Euskalerrriaren-alde*, VII (1917), pp. 273-313. También: Rafael AGUIRRE, *op. cit.*, pp. 87-162, y J.K WALTON y J. SMITH, *op. cit.*, pp. 37-45. Recientemente dos obras sobre la ciudad de San Sebastián ofrecen interesantes reflexiones sobre su actividad turística: Félix LUENGO TEIXIDOR, *San Sebastián. La vida cotidiana de una ciudad*, Txertoa, 1999, San Sebastián, y Miguel ARTOLA (ed.), *Historia de Donostia-San Sebastián*, Nerea, Donostia/San Sebastián, 2000.



a subordinar la organización general de la ciudad a los requerimientos turísticos<sup>20</sup>. En este sentido, San Sebastián destaca por la estrecha relación entre la ciudad y sus atractivos urbanos y su playa, sin duda la más urbanizada del país. Aunque el turismo era sólo uno de los impulsos económicos de la ciudad, su fomento impulsado por las propias autoridades municipales derivó en una rigurosa planificación urbana a través del plan de ensanche Cortazar (1864) que consagraba una estricta zonificación social del espacio, dirigida a atraer a una clientela muy concreta, predominantemente burguesa y española. San Sebastián constituye así un caso extraordinario, remarcado por su indudable éxito y su profundo influjo interno y externo<sup>21</sup>.

En el caso de Santander, las más antiguas referencias a los baños de ola provienen de 1847. Desde la década de 1870 se multiplicaron las concesiones para levantar establecimientos balnearios en la bahía. La mayoría correspondieron al tipo de galería balnearia de madera sobre postes clavados en la misma playa, que ofrecían servicios inmediatos a los bañistas, sin gran sofisticación. Sólo el balneario de la familia Pombo en la primera playa del Sardinero, sucesivamente reedificado y ampliado entre 1868 y 1931, alcanzó una cierta complejidad estructural y funcional, apoyado por los edificios cercanos del Casino y el Gran Hotel, propiedad de la misma familia<sup>22</sup>.

La estación veraniega de Santander se fijó como objetivo alcanzar a San Sebastián. Sin embargo, ya desde su enlace ferroviario con Alar del Rey, y desde ahí con Madrid, que sólo se completó en 1866, e impulsado además principalmente por los intereses del comercio, San Sebastián le llevaba un evidente adelanto en cuanto a concepción y gestión.

---

<sup>20</sup> M.<sup>a</sup> Jesús CALVO, *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*, Grupo Doctor Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián, 1983. Especialmente ver pp. 48-50. También Karnele SETIEN, «Planeamiento de “ensanche”: creación y gestión del Ensanche de Cortazar de San Sebastián», en *Urbanismo e Historia Urbana en el Mundo Hispano*, ed. Antonio BONET CORREA, Universidad Complutense, Madrid, 1985, pp. 1243-1273, 2. Una reflexión comparativa sobre las condiciones de ocupación espacial entre los ensanches de San Sebastián y de Bilbao en: E.J. ALONSO OLEA y José María BEASCOECHEA GANGOITI, «Fiscalidad territorial y propiedad urbana en el País Vasco. Los años finales del siglo XIX», *Vasconia. Cuadernos de Historia-Geografía*, n.º 25 (1998), pp. 5-35.

<sup>21</sup> Esta relación entre turismo y planificación urbana cuenta con una excelente estudio reciente: John WALTON, «Planning and seaside tourism: San Sebastián, 1863-1936», *Planning Perspectives*, n.º 17 (2002), pp. 1-20.

<sup>22</sup> Carmen GIL DE ARRIBA, *op. cit.*, pp. 51-59, 77-86, 172-203 y 239-263. Ver también: María del Mar GARCÍA CUADRIELLO, *Mar, veraneo y urbanización en Laredo (1850-1964)*, Universidad de Cantabria-Ayuntamiento de Laredo, Santander, 1996.

Durante las décadas finales del siglo XIX se fue estructurando el enclave veraniego, pero sólo las visitas de Alfonso XIII, fijadas en 1912 con la construcción del palacio de La Magdalena, terminaron de consolidar a Santander como alternativa al veraneo donostiarra, alcanzando su cénit entre esa fecha y 1930<sup>23</sup>.

La particularidad de Santander fue la articulación de una estación veraniega separada de la ciudad, en el Sardinero, a unos tres kilómetros del centro. El Sardinero se fue configurando como un espacio cerrado y exclusivo, que giraba alrededor del veraneo real, los balnearios, hoteles de lujo y toda una serie de actividades recreativas propias. Esto llevó a la creación de un espacio residencial de calidad, de grandes villas ajardinadas a lo largo de la playa y sus paseos, con su propia lógica urbana. Pronto el crecimiento de la ciudad de Santander tendió a confluir hacia este núcleo, modificando las tendencias tradicionales de la ciudad<sup>24</sup>.

## El Abra de Bilbao

A partir de los años centrales del siglo XIX, en el área de la desembocadura del Abra de Bilbao se difundieron estos mismos fenómenos. Las características físicas del litoral del Abra, un lugar extremadamente pintoresco, abierto al mar, circundado por grandes playas, y que se encontraban a unos doce kilómetros de Bilbao, ofrecía grandes posibilidades para el desarrollo turístico. A partir de las primeras referencias de bañistas en el Abra, de la década de 1840, se fueron desarrollando una serie de pequeñas estaciones.

En general, se trataba del nacimiento de áreas dedicadas al baño, sus servicios y el alojamiento de los visitantes como prolongaciones de los núcleos de población existentes. Fue el caso de Portugalete, Santurtzi y Algorta. Pero junto a ellos, nos encontramos con un caso que concentra especiales particularidades. La aparición de una estación enteramente nueva y surgida en un espacio completamente vacío: Las Arenas de Getxo.

---

<sup>23</sup> Julio POZUETA ECHAVARRI, «Santander. El puerto y la ciudad en la Historia», en *Santander. El puerto y su Historia. Bicentenario del Consulado del Mar*, Junta del Puerto de Santander. MOPU, Santander, 1988, pp. 11-49. También Carmen GIL DE ARRIBA, *op. cit.*, y la reciente, *Ciudad e imagen: un estudio geográfico sobre las representaciones sociales del espacio urbano de Santander*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, Santander, 2002.

<sup>24</sup> Julio POZUETA ECHAVARRI, «El proceso de urbanización turística. La producción del Sardinero», tesis doctoral inédita, Universidad de Santander, 1980.

*La margen izquierda del Abra: Portugalete y Santurtzi*

Inicialmente, el lugar del Abra que presentaba mejores condiciones para el baño era Portugalete, ya que a la atractiva playa sumaba las comodidades y servicios que la Villa podía ofrecer a los visitantes. Todo ello favoreció la temprana fijación en este punto de las familias pioneras en el gusto por los baños de mar, tanto de la burguesía local como del resto de Vizcaya y de Madrid<sup>25</sup>. En 1872, Escorihuela calculaba que unas 900 personas visitaban la Villa con el fin de tomar los baños de mar en *Peñota*, *La Playa* y el *Muelle Viejo*. Las familias de veraneantes se alojaban en el buen número de viviendas vacías que mantenía la Villa, en algunas de las tres fondas abiertas al público, o en varias casas de huéspedes de diversa categoría<sup>26</sup>. En 1876, la segunda edición de la *Reseña...*, recogía que Portugalete era frecuentada por 1.300 forasteros durante la temporada, y podría recibir cerca de 3.000, a los que habría que sumar los 800 que iban a las cercanas Santurtzi, a las que calculaba una capacidad de 2.000 personas por temporada. Según esta fuente: «*Portugalete es el punto de reunión de la buena sociedad de Bilbao, la morada favorita de verano y el centro de las fiestas*».<sup>27</sup>

Los paseos de la Villa eran famosos por su belleza, y contaban con un público fiel que los frecuentaba durante toda la estación de baños. Sobre la playa, por concesión de 1878, se levantó el edificio de Balneario<sup>28</sup>. Era una gran galería balnearia, sencilla y sobre postes en la arena, que se convirtió desde el primer momento en uno de los focos polarizadores de la vida social de la Villa, al que acudían las familias pudientes.

El impulso turístico se mantuvo en Portugalete sólo hasta los primeros años del siglo XX. Portugalete (y Santurtzi también) tenía impor-

---

<sup>25</sup> La líneas generales del desarrollo turístico de Portugalete, y el engarce urbano de esta población en el marco urbano de la Ría de Bilbao en José María BEASCOECHEA GAN-GORTI, «La Ría, el puerto, sus riberas: dos orillas unidas por un puente», en *Cien años del Puente Bizkaia*, pp. 49-92, Diputación de Bizkaia, Bilbao, 1993, especialmente, pp. 63-73.

<sup>26</sup> Marcos ESCORIHUELA, *Topografía médica de Portugalete*, Madrid, 1872, ver pp. 15-47. En la misma línea T. DE IBARRONDO, *Higiene del bañista en el mar, con una ligera reseña de la hidroterapia y topografía de Portugalete*, Imp. Juan E. Delmas, Bilbao, 1876.

<sup>27</sup> *Reseña de los establecimientos balnearios*, pp. 8-9.

<sup>28</sup> Concesión el 25-2-1876 para la construcción de un Balneario en la playa de Portugalete a Fermín Arnedo y Emiliano de Arriaga, Publicada en la Gaceta de Madrid del 3-3-1876. El expediente correspondiente en Archivo Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (Fomento), 15410-137.

tantes deficiencias como localidad de baños. La principal, la pequeñez y escasa calidad de su playa. Sobre esta limitación se superpusieron la acumulación de actividades industriales, urbanas y especialmente de grandes infraestructuras portuarias en sus inmediaciones, que terminaron por hacer desaparecer, incluso físicamente, la misma playa.

El interés por impulsar la llegada de veraneantes a Portugalete es un factor fundamental para explicar el componente de calidad que dirigió la expansión urbana de esta localidad, que desde el temprano y frustrado proyecto de 1854 se decantó siempre por la planificación<sup>29</sup>. En 1862, ya se planea un nuevo ensanche, esta vez bajo iniciativa privada, aprobado en 1867 y ejecutado entre 1869 y 1872. Se trata de la urbanización de los arenales y terrenos ganados al mar, entre la plaza y la ría. El plano del arquitecto Francisco de Orueta delimita cinco manzanas, partiendo de la actual del *Hotel*, cortadas por cuatro calles transversales de seis metros. La alineación se hace siguiendo la ría, entre el muelle y la calle María Díaz de Haro<sup>30</sup>.

Durante el último tercio del siglo XIX se desarrollan varios planes parciales o de alineación (1883, 1890) que conservan una línea general de crecimiento en torno a ejes que consideran la Ría como referencia de alineación fundamental. Esta se mantuvo como característica principal de casi todos los procesos de urbanización en Portugalete. Así en 1904 el ayuntamiento aprobó un nuevo ensanche, consistente en la prolongación con tres nuevas manzanas del Muelle de Churruca hasta la playa<sup>31</sup>. Los terrenos provenían del espacio original de la playa, que se había adelantado unos 400 metros hacia el Abra. La urbanización suponía la desaparición de la antigua galería balnearia sobre la playa. Realmente, el desplazamiento del arenal había dejado muchos años

---

<sup>29</sup> Gorka PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, *Portugalete (1852-1960), historia de su arquitectura y expansión urbana*, Diputación de Bizkaia, Bilbao, 1993.

<sup>30</sup> La promoción corrió a cargo de Luciano Urizar, quién se comprometió a toda una serie de estipulaciones y compensaciones urbanísticas y financieras para la Villa. La extensión total del terreno era 12.543 metros cuadrados, de los que 5.137 se definieron como edificables. Los solares fueron adquiridos por destacados miembros de la burguesía vizcaína que levantaron aquí los edificios que siguen definiendo la fachada de Portugalete hacia la ría. Archivo Municipal de Portugalete (en adelante A.M.P.), L. 46 N. 24. Este ensanche y su desarrollo en G. PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, *op. cit.*, pp. 46-52.

<sup>31</sup> El proyecto de 1901 se inserta en un contexto de fuertes presiones para ocupar o sanear las zonas alrededor de la playa, lo que le otorga un carácter defensivo desde el Ayuntamiento. El proyecto lo firmó Pedro de Icaza: A.M.P., *Proyecto de ensanche de 1901, concurso y tramitación inicial (1901-02)* L. 46 N. 30, *Concesión de la marisma y playa y Ensanche, documentación de 1901 a 1908*, L. 46 N. 31.

antes sin función a esta instalación, al quedar muy separada de la línea de la marea.

La alineación definitiva del muelle se completaría entre 1906 y 1908 con la obra del relleno. Se permitía así el acceso directo al nuevo puerto exterior en Santurtzi, pero se daba el golpe definitivo a la playa, que quedó reducida a la mínima expresión, y con ella, al principal atractivo para el turismo. A partir de ese momento, las grandes villas burguesas de gusto ecléctico que se levantaban sobre la antigua playa (Abaro) entraron en una progresiva decadencia. En 1929 quedaron integradas en la retícula del nuevo Plan de Ensanche, y desde este momento comenzó su paulatina destrucción, convertidas en parcelas para la edificación de bloques de vecindad, hasta su práctica desaparición en la actualidad<sup>32</sup>. La posición geográfica de la Villa, obligada cabecera para el puerto y las industrias cercanas, y la lógica implícita en el modelo de desarrollo económico impuesto para la margen izquierda de la ría, terminaron por sumar esta área a la economía industrial, aunque ahora como residencia para la población de los trabajadores fabriles<sup>33</sup>.

### *El entorno de Algorta*

En la orilla contraria del Abra, en Algorta, la playa de Ereaga generó una estación veraniega auspiciado por las autoridades del municipio de Getxo, que actuó siempre desde la consideración de que *su* playa era Ereaga, a pesar de que Las Arenas también pertenece a Getxo, y dirigió todos sus esfuerzos a promocionar la llegada allí de los bañistas. Dominaba en Algorta una sociedad muy tradicional, que buscaba un veraneo tranquilo y familiar<sup>34</sup>. Los grupos más pudientes se concentraban en las

---

<sup>32</sup> Gorka PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, *op. cit.*, pp. 138-163, dedicadas a la arquitectura unifamiliar burguesa, donde destaca y describe sólo cinco villas o palacetes conservados en distinto estado, y unos 19, varios de gran valor, ya desaparecidos.

<sup>33</sup> Una visión de conjunto en M. GONZÁLEZ PORTILLA; J.M. BEASCOECHEA GANGOITI y otros, *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao*, Fundación BBVA, Bilbao, 2 vols., 2001. Sobre el desarrollo urbano de Portugalete, especialmente, vol. 2, pp. 187-198.

<sup>34</sup> La evolución turística y urbana de Algorta y el área de Ereaga se desarrolló en: José María BEASCOECHEA GANGOITI, *Propiedad, burguesía y territorio. La conformación urbana de Getxo en la Ría de Bilbao, 1855-1900*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2002 (en prensa).

mansiones que se fueron edificando rodeando la playa. El equipamiento hotelero se limitaba a unos pocos fondas y hoteles de precio moderado, y la institución recreativa más importante era el pequeño Casino Algorteo (1878). En 1876 la *Reseña* calculaba que unos 400 bañistas frecuentaban la playa de Algorta durante la temporada, y consideraba que: «*Los baños de Algorta son convenientes a las familias que buscan un buen clima y tranquilidad a la vez*»<sup>35</sup>.

En cuanto a los balnearios de Ereaga, se plantearon diversas iniciativas entre 1878 y 1891, de las que se construyó el denominado *La Perla*, promovido por Antonio Arechavala en 1887. Desde 1897 constaba de planta baja (duchas y bañeras) y alto (bañeras y vestidores)<sup>36</sup>. Su vida fue corta, ya que en 1912 se derribó, levantándose cerca el edificio del nuevo balneario de Igeretxe.

El impulso del primer veraneo llevó a la definición de un plano de urbanización bajo directrices públicas (primero municipales y luego estatales) del terreno comunal de Alangoeta. Se trataba del área en pendiente sobre la playa de Ereaga, y a lo largo del camino real, la actual avenida Basagoiti. Este espacio se vendió en forma de «solares destinados a la edificación», de unos mil metros cuadrados en torno a un modelo organizado de calles y avenidas, y plano del maestro local José Antonio de Menchaca. El proceso de enajenación de los cincuenta y tres solares resultantes (unas cinco hectáreas) se concentró aquí durante el año 1863 y concitó un enorme interés de los compradores, hasta el punto que alcanzó un montante cercano a los dos millones de reales, siete veces superior a lo tasado.

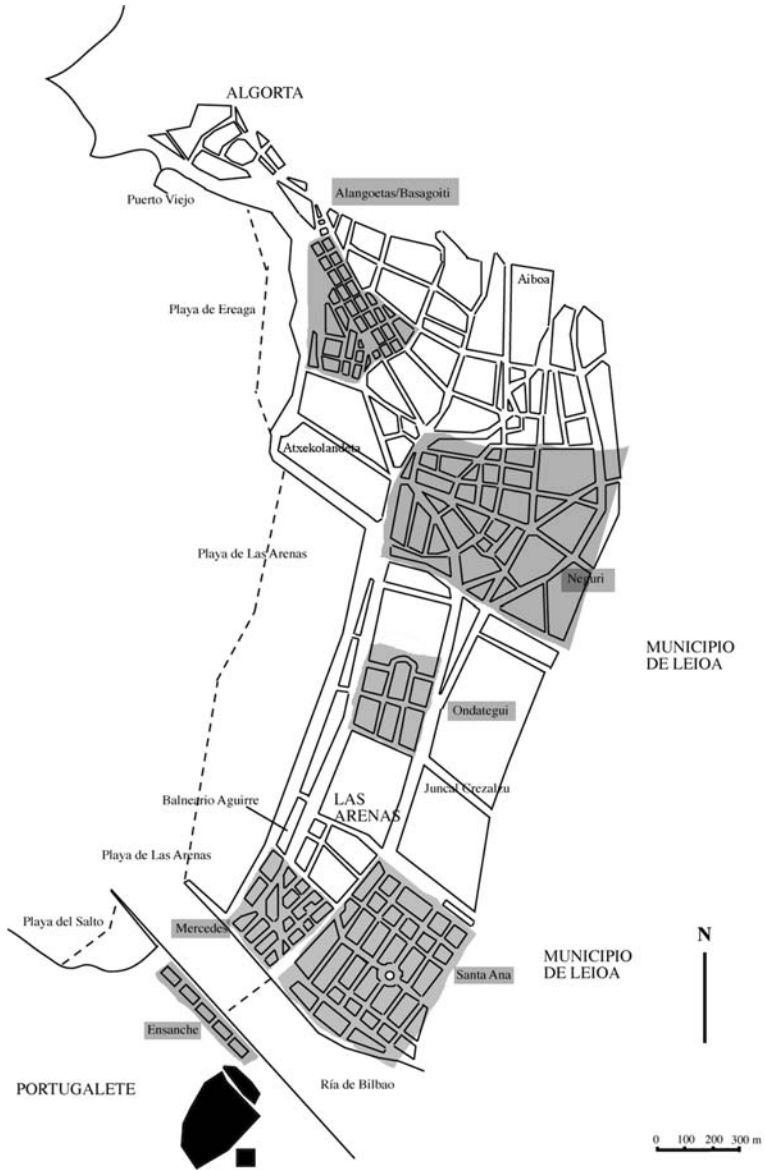
El elemento esencial del trazado ensayado en Alangoeta fue, sin lugar a dudas, la avenida Basagoiti. Gracias al trazado de una nueva carretera de acceso (la actual avenida de Algorta) paralela al Camino Real, y a la conversión de éste en vía peatonal, actuó como línea rectora consiguiendo, por un lado, el difícil tránsito entre la vieja zona urbana (Algorta) y el ensanche proyectado y, por otro, constituirse en origen de la organización del espacio. A partir de Basagoiti se establecieron dos calles paralelas hacia Ereaga que formaban un escalonamiento de los solares hacia el Abra, hasta el momento en que se quebraban para adaptarse al terreno. Finalmente, se remataba en cuesta con la Bajada a Ereaga,

---

<sup>35</sup> *Reseña de los establecimientos...*, p. 8. Los precios del alojamiento en Algorta eran muy inferiores en esta época a los que se podían encontrar en Las Arenas.

<sup>36</sup> Concesión del 11 de abril de 1897. Archivo Histórico Municipal de Getxo (A.H.M.G.), carp. 41, leg. 26, y carp. 58, leg. 26.

### Urbanizaciones planificadas en Getxo y Portugalete y su relación con las playas



Fuente: Elaboración propia.

que unía el conjunto de la urbanización con la playa. La playa actuaba como un segundo polo rector, que no se presentaba implícito en la trama urbana, pero que la mediatizaba paisajística y funcionalmente. En tal sentido, todas las construcciones, de una manera u otra, *miraban* a la playa.

El destino de la parcelación, como sucedió en Las Arenas, fue la edificación de residencias veraniegas, normalmente ajardinadas. Este espacio se articuló con el resto del núcleo previo de Algorta por medio de un *Plano de Población* y unas Ordenanzas de la Construcción (1891), diseñados por el ingeniero Laureano Gómez de Santa María. Estos documentos urbanísticos significaban de hecho un auténtico plan de ensanche, sobre una superficie de 55 hectáreas, integrando el casco de Algorta con la zona de Alangoeta y su expansión sobre nuevos terrenos hacia el sur (Atxekolandeta) y este (Alangos). Aunque no consiguió la aprobación gubernamental sirvió de guía directora del crecimiento futuro de todo Algorta, hasta el punto que muchas de sus propuestas fueron recogidas directamente en el Plan de Ensanche de 1923.

### *Las Arenas: la playa de Bilbao*

El modelo de desarrollo turístico de Las Arenas fue absolutamente distinto al de Algorta, y muy alejado de lo habitual en las costas cantábricas. Por el contrario, sus antecedentes directos se encontraban en los ejemplos más avanzados de las estaciones dirigidas por un gran balneario de *Open Sea* a la inglesa. En este caso, la promoción integral de la localidad correspondió al grupo familiar de los Aguirre y contó con una detallada planificación. En Las Arenas la promoción turística aparece entremezclada siempre con intereses inmobiliarios, formando dos partes del mismo negocio<sup>37</sup>.

El proceso comenzó con la adquisición entre 1856 y 1858 por parte de Máximo Aguirre de una gran superficie de terrenos desamortizados. Se trataba de la denominada «Vega de Lamiaco», que abarcaba la playa y marisma de Lamiaco, en jurisdicción de Getxo y las

---

<sup>37</sup> Un análisis detallado de la operación de promoción inmobiliaria en Las Arenas por parte de la familia Aguirre se puede encontrar en: José María BEASCOECHEA GANGOITI, «Sociedad y política territorial en Getxo (1855-1935): la familia Aguirre-Coste», *Cuaderno de Sección Historia-Geografía*, 21, Eusko Ikaskuntza, Donostia, pp. 301-328, 1993. En un contexto más global en: José María BEASCOECHEA GANGOITI, *Propiedad, burguesía y territorio...* (en prensa).



vegas bajas de la anteiglesia de Leioa y Erandio, hasta su límite con el río Udondo. En conjunto, era una gran finca con alrededor de 120 hectáreas.

Máximo Aguirre emprendió rápidamente las tareas de consolidación y fijación de los terrenos, acometiendo un ambicioso proyecto inspirado en las experiencias de las Landas francesas. En un plano de 1859, levantado por el arquitecto Pedro de Belaunzaran, quedaban establecidas las principales modificaciones. La fundamental era la apertura de un nuevo cauce para el río Gobelas, abriendo un canal recto que lo comunicaba con el río Udondo. Se alineaba también el tramo final de este río, disponiendo una esclusa y muelles cercanos a la desembocadura. Paralelo al antiguo cauce del Gobelas, en el tramo que corría siguiendo la línea de los muelles, se trazaba una zanja de alivio que desagaba en la ría. Ante todo, se pretendía proteger la propiedad, saneando los terrenos y actuando el nuevo cauce como barrera y desagüe natural. Simultáneamente, se llevó a efecto una plantación masiva de pinos.

Hacia 1860 ya están preparados los primeros planes de urbanización de la «*nueva población de baños de Lamiaco*», correspondiente al actual barrio de Santa Ana. El área residencial de Santa Ana fue concebida, ante todo, como una ciudad de veraneo. El plano diseñado, al que sigue fielmente el actual, presenta un trazado perfectamente ortogonal, centrado sobre una plaza circular, donde calles cortándose en ángulo recto crean amplias manzanas ocupadas por fincas ajardinadas. Las calles abiertas tenían veinte y doce metros de anchura, y conformaban manzanas divididas en solares regulares de 1.800 metros cuadrados.

La venta de solares comenzó en 1863, año del fallecimiento de Máximo Aguirre. Su viuda, Francisca de Labroche, y sus hijos Eduardo y Ezequiel fueron quienes llevaron a cabo la promoción. Coincide con la fecha de la puesta en marcha del Ferrocarril de Tudela, que garantizaba el fundamental enlace ferroviario con Madrid, y del que los Aguirre eran accionistas destacados.

El resultado fue un éxito. Entre 1863 y 1864 se habían vendido 48 de los 105 solares trazados, las primeras villas estaban construidas y en el centro de la población se levantaba la ermita de Santa Ana. El retraimiento de las ventas desde 1865 y otras circunstancias paralelas debieron servir para que los Aguirre apreciaran que la presencia de una playa y un plano de población no garantizaban el desarrollo del proyecto. Así, entre 1866 y 1868 congelaron las ventas y se dedicaron a la adquisición de nuevos terrenos en los arenales y juncales que bordeaban la

playa en su totalidad<sup>38</sup>. En 1869 habían conformado otra gran propiedad (setenta y dos hectáreas), controlando la mayoría del perímetro de dunas inmediatas a la playa y las vegas colindantes. El paso inmediato era la construcción del Balneario ese mismo año 1869.

El Balneario de Las Arenas, o *Establecimiento de Baños de Mar Bilbaínos*, no era un pabellón balneario bajo concesión administrativa de los que abundaban en la costa cantábrica<sup>39</sup>. Era un complejo de tres edificios realizados en sillería y mampostería, con tejados de pizarra y acabados estilísticos eclécticos propios de los modelos formales del II Imperio. Las construcciones se hallaban unidas por galerías de comunicación y rodeadas de jardines, que cubrían una superficie de 9.253 m<sup>2</sup>, de los que 1.422 m<sup>2</sup> estaban edificados.

El edificio central, o *Casino*, de 332 m<sup>2</sup> de planta, constaba de sótano, con las cocinas, cabinas de baños templados y dependencias auxiliares. En el piso bajo se situaba un comedor, el salón de baile, lectura, y billar. Los dos pisos altos, el segundo abuhardillado, se distribuían en habitaciones de lujo para huéspedes. Los dos pabellones gemelos que le flanqueaban a los lados («Pabellón Algorta» y «Pabellón Portugalete») constaban cada uno con 550 m<sup>2</sup> de planta<sup>40</sup>.

Previamente a estas operaciones, el Estado realizó una única intervención directa. La venta de solares desamortizados bajo un plano de población diseñado por el ingeniero Amado Lázaro en 1863. Se trata de una superficie de siete hectáreas en las que se traza un plano ortogonal que delimita cuarenta parcelas, con unos mil metros cuadrados de superficie media en catorce pequeñas manzanas de dos y cuatro solares

<sup>38</sup> En realidad, fue la propia sociedad Viuda e Hijos de Máximo Aguirre quien solicitó repetidamente al Estado la desamortización de los arenales. En la solicitud de julio de 1866, su nueva estrategia estaba ya definida, solicitando que: «[...] se sacara a pública subasta los arenales de Guecho pertenecientes al Estado, y en la zona que actualmente se toman los baños de mar, para construir un establecimiento semejante a los de Biarritz y demás puntos del extranjero». Solicitud al Gobernador de Vizcaya, que éste transfiera para su informe al ingeniero de caminos de la provincia el 27 de julio de 1866. Archivo Histórico Provincial de Vizcaya (A.H.P.V.), Hacienda, H-234.

<sup>39</sup> Ver Carmen GIL DE ARRIBA, *Casas para baños de ola...*, y también Maximino ROZA CANDÁS, *Los balnearios marítimos en Asturias (1848-1935)*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 1995.

<sup>40</sup> En el «Algorta» el piso bajo estaba dedicado a comedor (para ciento cincuenta personas), comedores pequeños y servicios hoteleros, y el piso principal repartido en treinta y tres habitaciones. El Pabellón Portugalete, además de los comedores, contenía cincuenta alcobas. Datos extraídos de la descripción para su inscripción en el Registro de la Propiedad Territorial de Bilbao: (R.P.T.B.), Libros de Getxo, Finca 430, y de los señalados en *Bilbao y sus cercanías (cuaderno fotográfico)*, s.l. (Bilbao): s.a. (aprox. 1880).

(aproximadamente de 50 × 40 metros y 100 × 40 metros). Las calles debían estar arboladas, con quince metros de anchura. Casi en el centro de la nueva población se reserva ya un solar doble para iglesia y un espacio para plaza, Las Mercedes, que pronto se convertirá en el centro de todo el barrio de Las Arenas.

Los años inmediatos fueron los de consolidación del modelo aplicado. En 1871, los Aguirre intentaron redondear la promoción mediante el trazado de una (frustrada) línea de ferrocarril entre Bilbao y su balneario<sup>41</sup>. Su objetivo era suplir las deficiencias de los transportes existentes, abaratar su precio y reducir la duración del viaje, además de la superior comodidad que el ferrocarril ofrecía a los viajeros. En ese momento, el servicio de viajeros por la margen derecha estaba servido por los vapores de pasaje, los carruajes particulares y el servicio de ómnibuses. Pretendían reducir el precio a la mitad, y rebajar la duración del viaje a la quinta parte (de hora y media a veinte minutos). Para los promotores Las Arenas debía ser la playa de Bilbao, los mismo que la Concha de San Sebastián o el Sardinero en Santander, y para ello necesitaba un acceso cómodo y rápido en ferrocarril, que convertiría a Bilbao en *puerto de baños*<sup>42</sup>. En la misma dirección se inscribe el intento de buscar el patrocinio de la nueva familia real de Saboya en 1872<sup>43</sup>.

---

<sup>41</sup> Ferrocarril de Bilbao a la Avanzada de Algorta. Memoria (18-12-1871). En Archivo Foral de Bizkaia (A.F.B.) Administrativo, Obras Públicas, GK-DC-1683.

<sup>42</sup> Bilbao Puerto de Baños, *El Ferrocarril de Bilbao a La Avanzada de Algorta*, Juan E. Delmás, Bilbao, 1872. Según los editores de este folleto (pp.10-11): «*Las familias de Bilbao que por sus negocios no puedan residir en los puertos, tendrán sin embargo la comodidad y economía de tomar los baños, y podrán evitar las horas de más calor, transportándose rápidamente a las playas. La higiene del bilbaíno (...) exige que cierta parte considerable del público que trabaja los seis días de la semana, quizá en sitios insalubres y poco ventilados, vaya a respirar los aires puros del mar los días destinados al descanso y a la distracción; y ésta interesante parte de nuestro vecindario, se trasladará a las orillas del mar, todos los días festivos de buen tiempo, desde el momento en que se establezcan trenes baratos. Debemos tocar otra cuestión no menos importante. La emigración creciente de bañistas forasteros, con el aumento de comodidades que se van creando aquí por el estímulo de los que se han dedicado a este asunto, ha fijado ya y fijará mas y mas cada día la atención de las familias que hasta ahora se dirigían a otros puertos nacionales o extranjeros. Comprendemos que todavía no estamos en condiciones de luchar con Biarritz, San Sebastián ni Santander; pero nadie nos negará que ocupamos ya el primer lugar después de estos puntos y que convertido Bilbao en puerto de baños, competirá con ellos.*».

<sup>43</sup> La iniciativa incluyó el ofrecimiento de la cesión de una parcela de terreno junto al Establecimiento de Baños para el caso de que decidiera fijarse en esta localidad para sus estancias de verano, así como bautizar a la población naciente *Villa Victoria*, en honor de la Reina. A.H.M.G., Carp.49, Leg.15.

La caída de la monarquía de Saboya, la proclamación de la República y el estallido de la Guerra Carlista cortó abruptamente toda esta línea de evolución. El mismo edificio balneario sufrió considerables daños durante el conflicto bélico. Sus reparaciones incluyeron la edificación hacia 1877 de un cuarto edificio, el *Pabellón Camino*, de 409 m<sup>2</sup> y tres alturas<sup>44</sup>. En esta fecha, Las Arenas ya era una estación consolidada<sup>45</sup>.

A partir de este momento, la vida turística se estabilizó definitivamente. El balneario siguió actuando como polo director de todo el calendario de actividades de recreo y la vida social de la estación, y principal organizador de los entretenimientos que integraban la rutina de las playa y paseos<sup>46</sup>. Además, aprovechando los grandes superficies cercanas en poder de los propietarios y que permanecían sin edificar, articularon diversos espacios recreativos, como la caza, el recién importado *football*, náutica, y otros deportes como tiro de pichón, polo, y carreras de caballos<sup>47</sup>.

El problema del transporte fue de nuevo tratado desde 1883. Los Aguirre achacaban al servicio del tranvía con Bilbao, establecido en 1877, las mismas deficiencias de lentitud y falta de comodidad que antes de la guerra carlista tenían los ómnibuses. La concesión de una línea de ferrocarril en 1883 llevó al trazado de la línea de ferrocarril de Bilbao a Las Arenas, inaugurada por la Familia Real en 1887.

---

<sup>44</sup> Durante la década de 1880 este edificio se ocupaba con una capilla, cocheras, cuardras, habitaciones de servicio y de la administración, y cuartos auxiliares de planchado, lavado y otras dependencias. En *Bilbao y sus cercanías (cuaderno fotográfico)*. s.l. (Bilbao): s.a. (aprox. 1880).

<sup>45</sup> Hay abundantes descripciones de Las Arenas en esa época, como las de o Juan MANÉ Y FLAQUER, *Viaje por Vizcaya al final de su etapa foral*, 3.ª ed., Villar, Bilbao, 1967, o el Dr. JOSÉ GIL Y FRESNO, *Guía Hidrológico-Médica de Vizcaya*, Imp. J.E. Delmas, Bilbao, 1879. Ver también: JOSÉ DE ORUETA, *Memorias de un bilbaíno 1870-1900*, Nueva Editorial, San Sebastián, 1929.

<sup>46</sup> En cuanto a las atracciones la *Reseña* de 1876 señalaba: «*Hay salón de baile, de conciertos, biblioteca y periódicos españoles y extranjeros, magnífico comedor para 200 cubiertos, gabinetes particulares y restaurant por lista. Además existen gabinetes de baño con pila de mármol, para los que quieren tomar baños calientes, con aguas de mar o dulce. Un gran café con billar, sala de armas, hermosos jardines con gimnasio, juego de "crocket" en la playa, lindos y pintorescos paseos a pie, a caballo y en carruajes, carreras a caballo y en asnos por la playa, permiten a los bañistas tener todas las distracciones que ofrecen las principales estaciones balnearias*». *Reseña de los establecimientos ...*, op. cit., pp. 7-8.

<sup>47</sup> La práctica cinegética solía ser frecuente en los menús de entretenimientos de las estaciones balnearias de la época. También se encuentra en lugares como Ribadesella, Covadonga ÁLVAREZ QUINTANA, op. cit., pp. 541-543.

Sin embargo, el evidente éxito de la promoción turística e inmobiliaria había acarreado la aparición de otros agentes además de los Aguirre. En la misma playa fueron instalándose nuevos pabellones balnearios bajo concesión gubernamental y sin instalaciones hoteleras<sup>48</sup>. En 1877 se levantó cerca del Balneario de los Aguirre el promovido por Severo Díaz Reynes, o *Galería Balnearia de Las Arenas*<sup>49</sup>.

Las instalaciones provisionales que se colocaban sobre las playas —como casetas de baño, kioscos, estacas y maromas— y la regulación sobre el orden y la moral quedaba bajo jurisdicción municipal. En este campo, la primera reglamentación data de 1867, completada en 1881, mediante la división de la playa de Las Arenas en zonas con sus correspondientes licencias de casetas<sup>50</sup>. Paralelamente, el barrio se fue dotando de nuevos servicios, centros de reunión, sociales y de esparcimiento.

Sin embargo, toda esta estructuración fundamentada en el turismo sufrió un rudo golpe con el inicio de la construcción del puerto exterior del Abra. Las obras del rompeolas y muelles de Santurtzi provocaron un desplazamiento de las corrientes y el oleaje que durante los primeros años de la década de 1890 socavaron rápidamente la gran playa de Las Arenas, arrastrando la arena y amenazando las construcciones más cercanas a la líneas de marea. La misma galería balnearia quedó arruinada para 1893 y definitivamente eliminada en 1896. La realización inmediata del muelle de Las Arenas terminó por consagrar la desaparición de la playa, pero permitió consolidar posteriormente la edificación sobre su línea y habilitó un nuevo paseo urbano<sup>51</sup>.

Por lo tanto, a partir de 1895 la actividad turística de Las Arenas entró en una rápida y definitiva decadencia. Sin embargo para ese momento la entidad urbana estaba definitivamente consolidada y en franca expansión. El turismo fue fácilmente sustituido por otras actividades

---

<sup>48</sup> Antes de que los Aguirre edificaran el suyo, ya se habían presentado dos proyectos de balneario, encabezados por Diego Uribarri (1861) y Francisco Acha (1864), que no llegaron a realizarse. A.H.P.V., Hacienda, H-233 y H-234. y A.M.O.P.U., 15444-179-18.

<sup>49</sup> Consistía en una galería de tres cuerpos sobre veintidós machones de cantería, que medía cincuenta metros de largo por siete y medio de ancho, y constaba de planta baja en la galería central, y un piso alto en los dos laterales. A.M.O.P.U., 15411-12.

<sup>50</sup> El mismo año de 1881 esta medida se completaría con la publicación de un bando sobre baños, que también regulaba las cuestiones de policía y moral en las playas y establecía un cuerpo de vigilantes.

<sup>51</sup> Se puede documentar este proceso en: Homenaje a Churruga, *Churruga y el puerto de Bilbao (apuntes históricos, antecedentes históricos y resumen descriptivo)*, E. Verdes, Bilbao, 1909, pp. 140-142.

económicas, fundamentalmente acoger la emigración de residentes bilbaínos que pretendían establecer sus viviendas permanentes fuera de la Villa. La cuidada conformación urbana de toda la zona, derivada de su dedicación turística, permitió que los grupos burgueses bilbaínos, ya inmersos en una coyuntura muy diversa a la del inicio de la industrialización, la eligieran para su residencia. Esta conversión hacia el suburbio residencial de calidad fue amplia y progresiva a partir de 1900, y su consolidación definitiva se puede situar entre el inicio de la promoción de Neguri (1903) y la de Ondategui (1917)<sup>52</sup>.

El Balneario de Las Arenas cerró sus puertas en 1898 y su transformación es extremadamente sintomática de la nueva realidad que se formaba. Los pabellones laterales se reformaron y convirtieron en viviendas de alquiler de distintos grados de lujo, y el cuerpo central pasó a albergar al *Club Marítimo del Abra*, la institución de recreo más representativa de la burguesía bilbaína a lo largo de toda la primera mitad del siglo xx.

---

<sup>52</sup> Sobre esta cuestión ver: M. GONZÁLEZ PORTILLA, J.M. BEASCOECHEA GANGOITI y otros, *op. cit.*, vol. 2, pp. 519-535; y José María BEASCOECHEA GANGOITI, «La ciudad segregada de principios del siglo xx. Neguri, un suburbio burgués de Bilbao», *Historia Contemporánea*, 24 (2002), pp. 245-280.