

PAISAJE E INDUSTRIA EN EL BILBAO DEL DESPEGUE (1860-1930)

Susana Serrano Abad

Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea

El despegue que arrancó con el segundo tercio del siglo XIX se tradujo en el reemplazo del tradicional sistema económico, en la entrada de nuevas formas de producción, de grandes capitales, también en la llegada de una oleada masiva de inmigrantes, a la que hubo de alojar la ciudad. Bilbao constituye un inmejorable laboratorio de investigación para analizar dichas transformaciones, algunas sometidas ya a exhaustivos y pormenorizados análisis y debates en el seno de la historiografía del País Vasco contemporáneo. Pero sólo si se asume también la valoración de la organización del espacio interno de la urbe bilbaina, la articulación del territorio sobre el que ésta se proyecta y las formas de relación que se van entretejiendo, es posible llegar a comprender, en su totalidad, el proceso de construcción de la ciudad industrial. De ello nos hemos ocupado en el presente trabajo.

1. El «teatro» bilbaino del XVIII

Bilbao era a fines del XVIII un magnífico teatro, con decorados perfectamente preparados para la «ocasión», la función que había de representar la vida de una ciudad portuaria y comercial del Antiguo Régimen¹. O, por

¹ Las investigaciones de A. SANTANA y de J.C. ENRÍQUEZ nos acercan a un análisis pormenorizado de la época, si bien el primero aborda esta temática desde una perspectiva urbanística, arquitectónica, para el segundo profundizar en cuestiones de índole social. A., SANTANA, «La racionalidad de la arquitectura neoclásica bilbaina: soluciones para una ciudad ahogada». En: *Bilbao, arte e Historia*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1990; pp. 255-288. J.C. ENRÍQUEZ, «Las identidades soñadas de Bilbao. Fuentes y contextos históricos para el análisis de las secuencias de los imaginarios urbanos de una villa vasca (si-

lo menos, así lo creyeron los viajeros que la visitaron². Sus calles y el Arenal cubiertos de sacas de lana, que los comerciantes locales compraban «en las provincias interiores por medio de sus agentes y la embarcaban para Inglaterra, Francia, Holanda y Hamburgo»³. Las tiendas, las múltiples tiendas repartidas por los bajos de las edificaciones, y es que, en Bilbao, no se encontraba otra cosa que tiendas⁴, tiendas y almacenes, éstos emplazados en los entresuelos. La ría y puerto «llenos de gabarras», dispuestos a facilitar las labores de embarque, así como de otras embarcaciones, de no excesivo tonelaje, que se encargaban del comercio de la villa, consolidada ésta en el XVIII como puerto de redistribución entre el norte de Europa, el mundo colonial y el resto de España. Los caminos frecuentados por pequeños carros de bueyes que conducían mercancías para su salida por mar desde Bilbao, rutas terrestres éstas por las que también transitaban gran cantidad de «mulares» que redistribuían las mercancías llegadas al puerto bilbaino⁵. Y este teatro, bien dispuesto, era animado por el trajín, el ajeteo y el bullicio que levantaban con su quehacer cotidiano contratistas, agentes, trabajadores y demás implicados en las labores mercantiles y portuarias. Nada nuevo para quien conozca la historia del Bilbao de aquella época, pero sí son apreciaciones reveladoras de la situación de partida, del escenario previo a la fase de despegue que vivió la villa a partir del segundo tercio del siglo XIX.

G. Bowles, J. Laglancé, Ch. A Fischer o W. Humboldt, viajeros convertidos en fuente documental de primera mano, despilfarraron calificativos a la hora de describir las «magníficas decoraciones» de este teatro bilbaino que, a pesar de haber ganado en su estética formal, ofrecía a fines del XVIII una representación similar a la de siglos pasados. Y es que, como bien afirma P. Feijoó, Bilbao no innovó en el XVIII⁶. Era una ciudad limpia, con edificios, espacios públicos, paseos que habían

glos XVI-XIX». En: *Bidebarrieta. Revista de Humanidades y Ciencias Sociales de Bilbao*. VIII (2000); pp. 133-144.

² G. BOWLES, *Introducción a la Historia Natural y a la Geografía Física de España*. Madrid: Imprenta Real, 1782; GUIARD, T. *Historia de la Noble Villa de Bilbao*. Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1971; Vol. V, pp. 84-88; FISCHER, CH.A. «Descripción de Bilbao en el verano de 1797». En: *Estudios Vizcaínos*, año IV (números 7-8); pp. 229-250, y W. HUMBOLDT, *Los Vascos*. San Sebastián: Roger, 1998.

³ CH.A. FISCHER, «Descripción de Bilbao ...», *op. cit.*, p. 244.

⁴ *Ibidem*, p. 246.

⁵ *Ibidem*.

⁶ P. FEIJOÓ, *P. Bizkaia y Bilbao en tiempos de la revolución francesa*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1991; pp. 125-126.

aumentado en hermosura, pero la organización del espacio urbano permanecía bajo los cánones propios de una ciudad preindustrial. Y aunque se distinguían con claridad las dos unidades del conjunto urbano que calificamos como «ciudad tradicional», esto es, el casco urbano y los arrabales, no existían, sin embargo, ni una atribución de uso del suelo ni nuevas formas de relación.

El casco urbano, libre desde hacía tiempo de sus murallas, se definía por la disposición lineal de sus calles y la continuidad edificatoria, núcleo compacto que liberaban dos espacios abiertos a ambos flancos del mismo: la plaza vieja, localizada en la delantera de la iglesia de San Antón, tradicional enclave portuario y mercantil y centro de la vida pública local, y el paseo del Arenal, más desahogado, con su bella plaza, arbolado y magnífico dique. La función residencial se reservaba a los pisos altos de las edificaciones que se levantaban en dicho casco, mientras el entresuelo lo ocupaban escritorios mercantiles, oficinas de contaduría y estancias del personal encargado de las mismas, y los bajos, las lonjas, tiendas, talleres y almacenes, siendo en consecuencia patente la estratificación en altura. También en este centro urbano encontraban su espacio las instituciones, el Consistorio y el Consulado compartiéndolo en el edificio contiguo a la iglesia de San Antón.

En definitiva, un centro mercantil y administrativo que alojaba a una población compuesta por comerciantes, profesionales liberales, funcionarios, artesanos y sirvientes, estructura socio-profesional que se mantuvo inamovible hasta inaugurarse el último cuarto del s. XIX⁷.

A modo de prolongaciones de este núcleo central, pero sin integrarse en él, se extendían los arrabales, el de Atxuri, Bilbao La Vieja y Ascao-La Sendeja. Dos rasgos les definían: por un lado, el conformar una unidad claramente diferenciada del casco, o bien dada su separación física del núcleo central, es el caso de Bilbao La Vieja, que había de salvar la ría mediante el puente de San Antón, o bien por enlazar con el núcleo central sin solución de continuidad, y, por otro lado, su más modesta condición social, al habitar en estos espacios jornaleros, artesanos y demás gentes ocupadas en oficios de inferior categoría. En dichos arrabales se percibía un cierto grado de especialización laboral, en con-

⁷ Ello se deduce del análisis comparativo de la estructura socio-profesional de la población bilbaina a fines del XVIII y de la correspondiente al segundo tercio del XIX que nos ofrecen L.V. GARCÍA MERINO, *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*. Oñati: IVAP, 1987; p. 344 y J. AGIRREAZKUNAGA, y S. SERRANO, *Viaje por el poder en el Ayuntamiento de Bilbao 1799-1999*. Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao, 1999; p. 53.

creto, en los dos más próximos al casco, se hallaban presentes las actividades vinculadas al comercio y las destinadas a cubrir las necesidades de una población urbana cada vez más numerosa, mientras que en el eje de Ascao-La Sendreja, se recogía una tradición vinculada a la construcción naval, de ahí la pervivencia de talleres del ramo; «La Estufa», uno de ellos, había quedado, sin embargo, reducido a una lonja que la municipalidad destinaba al depósito de materiales inflamables.

El espacio circundante representaba el dominio de lo rural, que alcanzaba hasta las mismas riberas de la ría y los propios límites del núcleo urbano, sin constatarse aún en el mismo indicios de penetración del fenómeno urbano. A tenor de los marcados condicionamientos físicos, que reducían al máximo el suelo urbanizable disponible en el casco, y de las exigencias que imponía la industria tradicional, como eran básicamente la proximidad de materias primas, energía y vías de comunicación, el uso industrial, del que excluimos a fraguas y tenerías menores que se repartían por el conjunto urbano, se disponía a distancia del núcleo bilbaino, sin verse por ello afectado éste desde una perspectiva espacial. La cabecera de la ría, aguas arriba del casco de la villa, y la ribera de Abando que, en la margen izquierda, se extendía desde Ripa hasta Zorroza constituyeron los asentamientos protoindustriales por excelencia.

En aquel enclave de los extrarradios de la villa, donde el Ibaizábal se convierte en ría, desde antiguo ferrerías y molinos ubicaron sus artugios para así aprovechar la energía hidráulica y beneficiarse de los montes y minas próximas, las minas de Miravilla y Ollargan en las estribaciones del Pagasarri, y la del Morro en la margen derecha, así como de las vías de comunicación circundantes. Dadas las ventajas aludidas, resultó patente el grado de ocupación industrial alcanzado, convirtiéndose la Fábrica de Harinas del Pontón, de propiedad municipal, en pieza emblemática de dicho enclave. Ésta, además, ha sido calificada como la primera fábrica⁸. Edificada en 1794, sobre un escarpado terraplén a orillas del Ibaizábal, aprovechaba un molino existente que se mantuvo anexo a la nueva obra. Su diseño arquitectónico, un paralelepípedo de piedra de cuatro plantas en el que se abrían 107 ventanas, le propiciaba un carácter monumental, ajeno a la función para la que había levantado, como era solucionar el problema de abastecimiento de pan y harina de la villa. Aguas abajo, en las inmediaciones de la isla

⁸ M. IBÁÑEZ, A. SANTANA, y M. ZABALA, *Arqueología industrial en Bizkaia*. Bilbao: Gobierno Vasco-Universidad de Deusto-Agfa, 1988; pp. 31-32 y 104-105.

de San Cristóbal o de La Peña dispusieron su emplazamiento las tenerías, en torno a la docena se contabilizaban a finales del siglo XVIII y principios del XIX. Una de ellas, era calificada ya como fábrica de curtidos, la de Juan Smith (Begoña), que nos ha llegado en estampas y grabados como un «destartalado edificio de tres pisos construido en su mayor parte con tablas y viguetas de madera»⁹. Pero, la de Smith no era la única fábrica, a ella se sumaban en Begoña las ya mencionadas tenerías, martinetes, cordelerías, hornos de acero, molinos harineros y chocolateros, ... contabilizados por J.C. Enríquez, quien ha retratado el «galopante» proceso de proto-industrialización vivido por esta anteiglesia, sobre todo, a lo largo del XVIII¹⁰. También en este entorno del meandro del Ibaizabal, dentro ya de la jurisdicción de la anteiglesia de Abando, operaban la llamada Fábrica del Martinete y un número modesto de molinos, y, ya en los arrabales, en Bilbao La Vieja, de nuevo, las tenerías¹¹. Sin embargo, tras esta relación de «industrias» no se constatan nuevas formas de ocupación del suelo, como tampoco una modificación o alteración del paisaje provocada de forma directa por el ejercicio de dichas actividades.

El otro asentamiento que compartía orientación era el que se extendía a lo largo de la orilla izquierda de la ría, desde Ripa hasta Zorroza, en un discurrir marcado por la discontinuidad. Comercio y construcción naval nacieron y crecieron al unísono en el entorno bilbaino, constituyendo los pilares básicos de su economía. De modo que, retomando los mismos suelos donde se habían construido «carabelas, galeones y pataches durante las centurias XV y XVI», se hallaban operando «al modo antiguo» diversos astilleros, aprovechando las zonas bajas de la ría para así trabajar mejor la construcción de naves y disponer sus cobertizos para carpintería y secado de madera.

Una vez rebasada la ribera que quedaba al pie de la iglesia de San Vicente de Abando, la amplia vega de Abando-Ibarra con su prolongación hasta San Mamés, interrumpía estos usos, dadas las características propias del terreno, inestable y fácilmente inundable con las avenidas¹². Pero, ya en Olaveaga, de nuevo se hacían presentes los astilleros, cor-

⁹ *Ibidem*, p. 107.

¹⁰ J.C. ENRÍQUEZ, «La Anteiglesia de Begoña». En: *Bilbao, arte e historia*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1990; vol. I, p. 177.

¹¹ P. FEIJÓO, «La Anteiglesia de Abando». En: *Bilbao, arte e historia*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1990; vol. I, p. 156.

¹² E. CHURRUCA, *Proyecto de mejora de la mitad superior de la Ría de Bilbao. Memoria descriptiva*. Madrid: Tip. Suc. Rivadeneyra, 1882; p. 44.

delerías y el dique de Domingo Zubiría, para concluir finalmente en el mismo puntal de Zorroza, donde se levantaba el Real Astillero y Cordelería de Zorroza y se realizaba la inspección de sanidad a las tripulaciones de las embarcaciones fondeadas, conocida como La Cuarentena. Dicha «factoría» real, según nos ha transmitido T. Guiard, era «obra toda correcta y hecha a toda costa de cal y canto, que tiene de largo doscientas cincuenta brazas de a seis pies, o sean dos varas castellanas cada braza: creen que no hay obra igual por su solidez y extensión; tiene dos pisos o dos altos y en cada uno pueden hilar aunque sean cien hombres»¹³. En ella, fueron construidas la «casi totalidad de la obra de naves de guerra, galeones, correos y avisos de Indias»¹⁴, servicio éste de correos a las colonias americanas que fue establecido en 1764.

De modo que la conexión de la ciudad con su espacio circundante se establecía en un plano de relaciones creadas a partir de ciertas necesidades: surtirse de los productos alimenticios —cerealísticos, hortícolas, frutícolas, pesqueros— que requerían sus habitantes, lo que convirtió a las localidades rurales cercanas en centros de aprovisionamiento; instalar los talleres y almacenes puestos al servicio de la actividad económica de la ciudad, era el caso de Olaveaga, barrio que vivía por y para el comercio que tenía a Bilbao como destino, y, por último, propiciar el esparcimiento de la «congestionada» villa, como así lo dispensó la ribera de Deusto, donde levantaron sus casas de campo «personas distinguidas»¹⁵. Sin embargo, la proyección de la ciudad no rebasaba estos límites, y se manifestaban con poca intensidad las relaciones inter y extrarregionales.

Así las cosas, en este escenario no parece que hubiera problemas, o, por lo menos, todavía no hemos hablado de ellos. Los resumiremos a las consecuencias derivadas de una topografía adversa y a la pugna de la villa por extender sus límites jurisdiccionales. El emplazamiento de Bilbao, al pie de los escarpes de Artxanda y del monte Pagasarri, ocupando el meandro descrito por la ría, en nada había favorecía el crecimiento y desarrollo de la villa, que para fines del XVIII soportaba la elevada densidad de población de 1.800 habitantes por hectárea, en proporción dramática, como apunta A. Santana, si se compara con las ciudades más populosas del Señorío¹⁶. De ahí, el hacinamiento de la

¹³ T. GUIARD, *La industria naval vizcaína*. Bilbao: Bilbaína de Artes Gráficas, 1917; p. 129.

¹⁴ *Ibidem*, p. 101.

¹⁵ T. Guiard, *Historia de la Noble ...*, *op. cit.*, Vol. V, p. 87.

¹⁶ A. SANTANA, «La racionalidad de la arquitectura ...», *op. cit.*, p. 259. Dicho autor aporta las cifras que ofrecían Durango, 388 habitantes por hectárea, Portugalete, 377 y Orduña, 361.

población, que rondaba los 12.000 individuos si sumamos, a los censados, los transeúntes, refugiados franceses, marineros y población flotante¹⁷, y la escasez de suelo urbanizable. La necesidad de viviendas y de locales auxiliares para el comercio —lonjas, depósitos, almacenes, etc.—, dada la expansión de dicha actividad a lo largo de la centuria, resultaba acuciante, sin que pudieran articularse medidas para «liberar» los solares vacíos o bien para ampliar la oferta de viviendas y lonjas edificadas. Se contaba con la oposición de la «propiedad» bilbaina, vinculada a mayorazgos rentistas, que no estaba dispuesta a perder los beneficios derivados de unos elevados arrendamientos. Y es que en Bilbao, los alquileres escapaban de la tasación municipal, como era el caso de Madrid, siendo libres las tasas que se establecían. Por otra parte, resultaba siglo a siglo inalcanzable la vieja aspiración de la villa de ver ampliados sus límites jurisdiccionales, reducidos desde aquella fecha de 1500 en que dictó sentencia el Licenciado Cueto, casi al espacio contenido entre las murallas. La cuestión no se le escapaba a nadie, ni a locales ni a extraños. El propio Ch.A. Fischer, en sus escritos tras visitar Bilbao, lanzaba el interrogante al aire, «quizá alguna vez obtengan la sección más alta de la ciudad y el barrio al otro lado del río, un aspecto más bello, sobre todo porque la vista es magnífica y el terreno ultrapotanto se eleva en forma de terrazas»¹⁸.

De ahí que llegara el Plan Loredó, dispuesto a poner fin a la política que practicaban los mayorazgos, a favorecer el máximo aprovechamiento del suelo urbano disponible, que no a extenderlo, y a mejorar la imagen arquitectónica de la ciudad. Desde su elaboración, por Nicolás Loredó, en 1786 hasta su definitiva aprobación, en 1792, no surgieron más que inconvenientes que interpuso la élite local. Se consiguió, aunque con un nivel de mínimos, la ampliación del uso residencial, que llegó con la venta de «La Estufa» para destinarse a la construcción de viviendas acomodadas, y con las nuevas edificaciones de la calle Ronda. Sin embargo, el comercio perdió la oportunidad de contar con almacenes y un gran depósito que habían sido proyectados en el Campo Volantín, depósito que debía haber contado con casa de bueyes, muelle propio, dos grúas y otras comodidades para el desarrollo de las actividades a él vinculadas¹⁹.

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ Ch.A. FISCHER, «Descripción de Bilbao ...», *op. cit.*, p. 233.

¹⁹ A. SANTANA, «La racionalidad de la arquitectura ...», *op. cit.*, p. 262.

2. Los primeros conatos industrializadores (1830-1860)

Si en el siglo XVIII, Bilbao había jugado un papel esencial en las rutas comerciales internacionales, dada su condición de puerto franco que servía de nexo de unión entre el norte de Europa, el mercado colonial y el castellano, sin embargo, dicho grado de internacionalización se vió quebrado al filo del siglo XIX debido a las crisis comerciales-financieras de la época, las guerras europeas, el bloqueo en las relaciones con el mercado colonial y la revolución inglesa²⁰. En adelante, Bilbao quedaría fuera de los circuitos económicos que se fueron entretejiendo, sin que aún se hubiera gestado un mercado interno en España.

Desde esta perspectiva, la villa y su comercio se sumieron desde comienzos del XIX en un estado de decadencia, al que contribuyeron, como apunta A. Zavala, el enfrentamiento a dos guerras con Inglaterra, bastante duras, una ocupación militar de tres años, derivada de una importante revuelta popular, y otra nueva ocupación, esta vez la de los franceses²¹. Veinte años después de finalizada ésta, comenzaba otra, la Guerra carlista, prolongándose en consecuencia un clima de agitación e inestabilidad en nada favorable al desarrollo de las actividades económicas y de iniciativas para su fomento. Pero, al alejamiento del mercado bilbaino de «los capitales que antes circundaban en él con abundancia», se sumaron, a juicio de F. Hormaeche²², el nuevo rumbo que estaba tomando el comercio que antes se dirigía al mercado bilbaino y el «repentino y brusco» establecimiento de la aduana. Artículos que hasta la fecha habían dispensado buena parte de los ingresos del comercio, como habían sido la lana y el bacalao, ya no generaban beneficios. El comercio de las lanas declinaba a causa del bajo precio que imponían las lanas de Sajonia y la importación que Gran Bretaña hacía de lana de sus colonias de Australia y Nueva Zelanda, a bajos precios y gran calidad²³. Respecto

²⁰ M. GONZÁLEZ PORTILLA, (dir.) *Bilbao en la formación del País Vasco contemporáneo*. Bilbao: Fundación BBV, 1995; pp. 92-93. Ver también C. GUTIÉRREZ, *Comercio y Banca. Expansión y crisis del capitalismo comercial al final del Antiguo Régimen*. Bilbao: UPV-EHU, 1994; p. 293.

²¹ A. ZAVALA, *Mundo urbano y actividad mercantil. Bilbao 1700-1810*. Bilbao: Bilbao Bizkaia Kutxa, 1994; p. 333.

²² F. HORMAECHE, *Viaje pintoresco a las Provincias Vascongadas. Obra destinada a dar a conocer su historia y sus principales vistas, monumentos y antigüedades, etc., en láminas litografiadas copiadas al deguerreetipo y del natural*. Bilbao: Juan E. Delmas, 1844, p. 85.

²³ A. AGIRREAZKUENAGA, *Vizcaya en el siglo XIX. Las finanzas públicas en un Estado emergente*. Bilbao: UPV-EHU, 1987; p. 195.

al bacalao, importado directamente por los navieros vascos, reducía cuando menos a la mitad su volumen, descendiendo a tan sólo unos 80.000 quintales al año²⁴. Dichos quebrantos se traslucían en unos «almacenes que apenas bastaban para resguardar de la intemperie los efectos que se descargaban en el puerto», viéndose reducidos a meras habitaciones, en gran número de ellas desalquiladas²⁵. Quedaba alguna esperanza puesta en la reactivación de las relaciones con las colonias independizadas de América y las Antillas, con las que comercializó Bilbao, desde Galicia, primero, y Santander, después, una vez decretadas las medidas liberalizadoras de este comercio²⁶.

El declive alcanzó en igual medida a las actividades protoindustriales y artesanales, sector siderometalúrgico tradicional que declinó hasta desaparecer. Aún así, durante este período de crisis y desindustrialización se pusieron en marcha nuevos ensayos en un intento de diversificación industrial, muchos de los cuales, fracasaron²⁷. De modo que, durante algún tiempo convivieron ciertos establecimientos de corte tradicional, como los molinos o las tenerías, junto a instalaciones que introducían ya elementos innovadores. Constituían los primeros pasos hacia la génesis de un nuevo concepto de actividad fabril.

Las nuevas iniciativas que, a partir del primer tercio del XIX, plantearon el relevo a los viejos establecimientos protoindustriales, escogieron para su emplazamiento enclaves tradicionales, llegando a reutilizar en ocasiones instalaciones ya en desuso. De manera que, pronto, la cabecera de la ría, aguas arriba del centro bilbaino, se vio salpicada por un rosario de establecimientos que, por su localización, recogían el testigo de un pasado industrial. Entre ellos, Santa Ana de Bolueta, paradigma de la nueva siderurgia. Ésta se levantó sobre una antigua ferrería radicada en Begoña, recogiendo «una tradición de cuatrocientos años de laboreo del hierro, al datar estas deterioradas instalaciones del último cuarto del siglo XV, o quizá poco antes»²⁸. La sociedad se constituyó en 1841 por iniciativa, mayoritaria, de comerciantes bilbainos, erigiéndose en la primera sociedad anónima creada en el País Vasco, fórmula empleada como medio de movilizar capitales. El capital social fue fijado en 800.000 reales, incluidos los 300.000 correspondientes a los terrenos.

²⁴ F. HORMAECHE, *Viaje pintoresco ...*, *op. cit.*, p. 85.

²⁵ *Ibidem*, p. 86.

²⁶ A. ZAVALA, *Mundo urbano y actividad ...*, *op. cit.*, p. 334.

²⁷ A. AGIRREAZKUENAGA, *Vizcaya en el siglo XIX ...*, *op. cit.*, p. 108.

²⁸ E.J. ALONSO, C. ERRO, y I. ARANA, *Santa Ana de Bolueta 1841-1998. Renovación y supervivencia en la siderurgia vizcaína*. Bilbao: Santa Ana de Bolueta, 1998; p. 25.

Disponía Santa Ana de Bolueta de unos amplios terrenos, 73.000 m², la proximidad de vías de comunicación, energía hidráulica y minas²⁹, de moderna maquinaria británica y del apoyo de técnicos especialistas contratados en el extranjero, a la cabeza de los cuales se encontraban los franceses Manuel Saint Supery y Luis Delclaux, en quienes recayó la dirección de la elaboración de hierro. El primero de éstos, socio también de la empresa, fue el encargado de idear los planos de las edificaciones que habían de construirse y de establecer la maquinaria que había de adquirirse. La fábrica no comenzó a producir hasta 1843, dedicándose tan sólo a la segunda fusión, para lo cual utilizaba lingote local y británico; un año después, empleaba ya a sesenta obreros, y en 1848 inauguraba su primer alto horno de carbón vegetal, el pionero de esta naturaleza en Bizkaia. Pero, pese a ser la precursora de la moderna siderurgia, Santa Ana no estaba, ni desde el punto de vista técnico ni por sus dimensiones, a la altura de las modernas factorías europeas, dependiendo como lo hacía del carbón vegetal; los otros dos hornos altos, levantados en 1860, utilizaron este mismo combustible.

A esta iniciativa vinculada al ramo siderúrgico, se sumaron otras en las anteiglesias de Abando y Begoña, algunas de las cuales llevaban apellido extranjero³⁰, pero, sin duda, todas ellas de características más modestas.

Aguas abajo de Bolueta, la Fábrica de Harinas del Pontón, destruida durante la Guerra Carlista, fue más tarde puesta en funcionamiento por iniciativa de Máximo Aguirre, quien combinó su actividad anterior con la textil. Así, junto al molino reparado, se construyó la Fábrica de Lencería de Miraflores (1845), que disponía de sesenta y tres telares y figuraba entre las más destacadas de Bizkaia³¹.

En La Peña, se había levantado la perteneciente a Ramón de Arriaga, «fábrica que fue la primera introductora y perfeccionadora de papel y cartón de paja en España»³². Provista de cuatro tinas, en torno a 1834 empleaba a 60-66 operarios «entre hombres, niños y ancianos, sin incluir los recolectores del trapo». Sin embargo, en el mismo punto y por esas fechas, había cesado ya su actividad el molino papelerero de Pedro Bergé.

²⁹ *Ibidem*, p. 62. En 1848 la empresa adquirió doce hectáreas situadas en Ollargan, denunciadas como minas de mineral de hierro de excelente calidad.

³⁰ A. AGIRREAZKUENAGA, *Vizcaya en el siglo XIX ...*, *op. cit.*, pp. 124-128.

³¹ M. IBÁÑEZ, A. SANTANA, y M. ZABALA, *Arqueología industrial ...*, *op. cit.*, p. 34.

³² Archivo Foral de Bizkaia. Consulado. C/052. Real Junta de Comercio (1834).

Frente al paseo de Los Caños, en la margen izquierda, fue fundada en 1844 Nuestra Señora de la Piedad de Ibaizábal, cuyo objeto era fabricar botellas, vidrio, vasos y cristalería. Ésta no prosperó, siendo sacada a subasta en 1855 y adquirida por Justo y Luis Violete, quienes pusieron de nuevo en marcha el negocio.

Ya en Atxuri, Ángel Fernández, quien había permanecido en Francia por espacio de cuatro años trabajando en el ramo textil, estableció una fábrica de guatas de algodón y lienzo para «vestidos de mujeres, de que hasta ahora se surtían de Francia»³³. La Junta de Comercio de Bilbao instaba a que el gobierno dispensara su protección a la misma.

Por su parte, el sector de la construcción naval, no recuperado aún de la coyuntura bélica que afectó a Bizkaia desde fines del XVIII, debió afrontar los efectos derivados de la autorización de matrícula de barcos adquiridos en el extranjero (1818), disposición que ratificaba, aún con mayor libertad, el Código de Comercio promulgado en 1829³⁴. Una vez decretada la prohibición de introducir buques (1837) y, poco después, establecido el derecho diferencial de bandera (1841), fue visible el resurgimiento del obraje naval³⁵. Pero, ya para entonces había cerrado sus puertas el Real Astillero de Zorroza. Los maestros constructores aún existentes continuaron ocupando los emplazamientos de siglos anteriores para el desarrollo de sus actividades, recogiendo una larga tradición en el sector. Los apellidos Arana, Cortabitarte, Uresandi y Mendiguren se asocian estrechamente a la industria naval bilbaina³⁶. De Ripa, La Salve, La Vega, Deusto y Olaveaga se botaron numerosas embarcaciones, de madera y vela aún, cuando en Europa se imponían las construcciones de hierro y acero y la utilización de la máquina de vapor. Esta industria, con manifiestos síntomas de obsolescencia, hubo de esperar hasta comienzos del siglo XX para proceder a su modernización.

En definitiva, pese a asistir a un período marcado por la crisis, se apuntaban elementos renovadores que hacían vislumbrar un cambio de tendencia económica. Ciertos establecimientos industriales, como Santa Ana de Bolueta, se dotaron de unas estructuras más modernas que contemplaban mayores aportes de capital, mayor volumen de mano de obra y el abastecimiento regular de materias primas. Ello hacía pensar en una nueva concepción del desarrollo de la actividad económica, aún en gestación. Sin embargo, no variaron las pautas de comportamiento

³³ *Ibidem*.

³⁴ T. GUIARD, *La industria naval ...*, op. cit., pp. 205-206.

³⁵ *Ibidem*.

³⁶ *Ibidem*, p. 230.

en cuanto a localización, organización espacial y ocupación del suelo se refiere. Habría que esperar al despegue del último cuarto del siglo XIX para constatar esa nueva realidad.

3. El Bilbao fruto del despegue (1876-1930)

En los veinticinco años que pusieron fin a la centuria decimonónica, Bilbao se convertiría en una de las principales ciudades españolas, con más de 80.000 habitantes, extendió sus límites con la anexión parcial de la anteiglesia de Begoña (1871) y la total de Abando (1890), acometió la modernización de su economía, generando un tejido industrial considerado como el principal centro siderometalúrgico de España, inició un proceso de urbanización que llevaría a la conformación de una nueva ciudad, más tarde convertida en cabeza de toda una aglomeración urbana que tuvo a la ría como eje vertebrador, se nutrió de una infraestructura financiera que le convertiría en el segundo centro financiero de España, tras la capital madrileña, y articuló una red ferroviaria que le permitiría la conexión con territorios que se extendían más allá del ámbito regional.

3.1. *Ensanche, puerto y ferrocarriles*

En 1871 se cerraba un ciclo que había mantenido a la villa en pugna directa con el gobierno, la Diputación vizcaína y las anteiglesias vecinas desde hacía siglos. Con la anexión parcial de Abando y Begoña en dicho año se obtenía la ampliación de los límites jurisdiccionales de Bilbao, para posteriormente, una vez concluida la guerra, impulsar la ejecución del proyecto de ensanche de la ciudad. Pablo Alzola, uno de los artífices del plan (1876), junto con Severino Achúcarro y Ernesto Hoffmeyer, desde la presidencia de la Alcaldía en 1877 resaltaba los beneficios del ensanche a fin de contribuir al engrandecimiento de la que era ya la capital más importante del norte de España: «roto ya el círculo de hierro que la estrechaba [Bilbao], que le hacía perecer de asfixia e impedía su desarrollo, con la posesión de los terrenos inmediatos, y teniendo un plano de ensanche aprobado y los recursos que concede la ley, es llegado el momento de iniciar esta importante mejora, para que siga su desarrollo a medida que las necesidades lo exijan»³⁷.

³⁷ J. AGIRREAZKUENAGA, y S. SERRANO, *Viaje por el poder ...*, op. cit., pp. 72-73.

Pese al interés de la administración local, las obras de urbanización fueron lentas debido a múltiples factores, entre los cuales caben destacar las dificultades orográficas del terreno, la falta de adecuación del plan al desbordante crecimiento demográfico experimentado, los limitados recursos financieros para su ejecución, por lo que se debió recurrir a la iniciativa privada, generándose una fuerte especulación del suelo y viéndose alterado el proyecto original. En consecuencia, a los 26 años de la aprobación del plan, tan sólo se había edificado una cuarta parte de lo previsto.

En 1890 se producía la anexión voluntaria de Abando y a finales de dicho decenio se ponía en marcha la ampliación del Ensanche. Tras diversas modificaciones, por Real Decreto de 20 de diciembre de 1907 resultaba aprobado el proyecto ideado por Federico Ugalde, que extendía los límites hasta Zorroza. Para entonces el Ensanche se había convertido en una auténtica cuestión social. Las elegantes viviendas construidas, que soportaban unos elevados alquileres, fueron ocupadas por la burguesía bilbaina, que abandonó el congestionado e insalubre casco antiguo, mientras crecían los barrios obreros de la periferia, fundamentalmente aquellos de la margen izquierda de la ría (Bilbao La Vieja, San Francisco y Miravilla).

La consolidación de este asentamiento burgués en terrenos de Abando no se produjo hasta la década de los años veinte del pasado siglo, fechas en que se consumaron las anexiones de Begoña, Deusto y Luchana (Erandio)³⁸. Todavía a fines del XIX, el «Bilbao de las Siete Calles» reunía la práctica totalidad de los comercios, los edificios más representativos de la vida cívica —teatro, Banco de Bilbao, El Sitio, etc.— y espacios recreativos y culturales.

El puerto constituía para Bilbao la otra «asignatura pendiente». Durante siglos el Consulado estuvo al frente de las obras de acondicionamiento y mejora del canal y ría de Bilbao, en aras a impulsar y favorecer el desarrollo del comercio de la villa. Las limitaciones técnicas de la época, las condiciones físicas del curso natural que, en diversos tramos, en nada favorecían la navegación, y la necesidad de habilitar unos elevados recursos económicos para la financiación de dichas obras permitieron tan sólo la aplicación de soluciones parciales a lo largo del cauce que se extendía hasta El Abra. Serios obstáculos quedaban por resolver, como eran fundamentalmente: la barra de Portugalete, que in-

³⁸ Las anexiones del resto de la anteiglesia de Begoña (11.398 hab.), Deusto (8.799 hab.) y del barrio de Luchana (702 hab.) en 1924 suponían ampliar Bilbao en 1.426 hectáreas, alcanzándose aproximadamente los 141.000 habitantes.

terceptaba la desembocadura de la ría, la curva de Elorrieta y los llamados «churros», que no eran sino bancos de depósitos en el cauce que se localizaban preferentemente en el tramo correspondiente entre Botica Vieja (Deusto) y Ripa, lo cual obstaculizaba el atraque y desembarco de mercancías a buques de calado en el centro bilbaino, transporte que, con frecuencia, había de realizarse en gabarras, encareciéndose el mismo.

El comercio de mineral y el despegue industrial no eran posibles con un puerto sin modernizar. Tras la guerra, constituida la Junta de Obras del Puerto (1877) y nombrado Evaristo Churruca primer Ingeniero Director del Puerto de Bilbao, dio comienzo la puesta en marcha de un proyecto que proporcionaría la mejora y reforma integral del canal y ría de Bilbao. Además de solucionarse los graves inconvenientes arriba mencionados, se contempló: la ampliación del muelle de Ripa, que favorecía al ferrocarril del Norte, a los almacenes emplazados en dicho enclave y a las contiguas fábricas de madera; la adecuación de los muelles de La Glorieta, antigua isla de Uribitarte, destinados a almacenes, depósitos y estación del ferrocarril Bilbao-Portugalete, la rectificación de la curva de La Salve, para así prolongar la zona de muelles y obtener un total de 1.000 m. de fondeaderos entre ambas márgenes, y la limpieza del cauce.

La expansión económica de Bilbao impuso también la creación de un sistema de redes de comunicación que posibilitarían el tráfico y trasiego de personas y mercancías más allá del mero ámbito local y, en consecuencia, su inserción en el espacio económico nacional. La conexión con el interior del país se consiguió con el ferrocarril del Norte (1863), a éste seguiría el Central o Bilbao-Durango (1880), puesto al servicio del transporte de mineral de hierro de los criaderos bilbainos y de establecimientos como Santa Ana de Bolueta, y, en adelante, llegaron las vías que habían de comunicar las márgenes de la ría, esto es, el Bilbao-Las Arenas (1887), que comunicaba el centro bilbaino con su área de esparcimiento privilegiada, y el Bilbao-Portugalete (1888), que dio cobertura a las explotaciones mineras de Bilbao y Encartaciones, al entramado industrial configurado a lo largo de la margen izquierda de la ría y a la masa de trabajadores residentes en la zona. Finalmente, en 1894, el Santander-Bilbao permitiría enlazar la capital vizcaína con el sector occidental del litoral cantábrico.

3.2. *Un nuevo orden económico, una nueva distribución de los espacios industriales*

El modelo económico que se impuso desde fines del siglo XIX tuvo a la industria como protagonista. Ésta, en adelante, modificó sus fun-

ciones, así como la concepción tradicional del desarrollo de las actividades que le eran propias. Dejó de ser una forma más de donde obtener el sustento diario para convertirse en el pilar básico de la economía. Y los sistemas y modos de producción, ya desgastados e inservibles, fueron reemplazados por nuevas fórmulas que suponían la movilización de amplios volúmenes de capital, la aplicación de modernas tecnologías importadas de Europa y la introducción de una innovadora concepción de la organización y la gestión empresarial, así como del trabajo asalariado. Los centros productivos en emergencia trastocaron las formas de vida, el poblamiento y, en consecuencia, también el territorio, generándose una ocupación y uso del suelo arbitraria y sin la debida discriminación y configurándose un nuevo marco de relaciones espaciales. Una nueva industria, un nuevo paisaje, en una ciudad que modificaba sus estructuras, haciéndolas más complejas, en un territorio en vías de transformación.

En este contexto, el tradicional asentamiento industrial de la cabecera de la ría iba a tropezar con graves obstáculos para su expansión, los derivados del encajado relieve que propiciaban las alineaciones montañosas que bordeaban el curso de la ría y del sinuoso trazado que describía ésta hasta su entrada en el casco urbano. De resultas, se verían seriamente afectadas la disponibilidad de suelo, el aprovisionamiento regular de materias primas y las comunicaciones.

Las explotaciones mineras de Ollargan y El Morro generaron un trasiego humano, un denso tráfico carretil y de mercancías y un constante fluir de gabarras, destinadas éstas al transporte de mineral desde los cargaderos que se fueron disponiendo a orillas de la ría hasta los fondeaderos de Olaveaga y Zorroza para su posterior embarque en buques y exportación. Por su parte, la actividad industrial, en fase de expansión, precisó de los terrenos colindantes o bien para proceder a su ampliación, o bien para la búsqueda de nuevos emplazamientos³⁹. *Santa Ana de Bolueta* fue un claro exponente de ello. En torno a 1884, la superficie total de la fábrica y sus terrenos, que incluían las huertas lindantes con el río y propiedades de la empresa situadas en los términos municipales próximos⁴⁰, alcanzaba los 129.843,08 m². De éstos, tan sólo 19.769 m² eran los correspondientes a la extensión total de la fá-

³⁹ Las instalaciones que había regentado Máximo Aguirre en Miraflores fueron reutilizadas tras la Segunda Guerra carlista, por iniciativa de Eduardo Coste, quien puso en marcha una fábrica de harinas.

⁴⁰ E.J. ALONSO, C. ERRO, C. y I. ARANA, *Santa Ana de Bolueta 1841-1998...*, op. cit., p. 324.

brica. Para 1923, tejavanas, oficinas, almacenes, fundición, electra y demás dependencias habían ocupado ya 120.707,21 m², si bien se pueden descontar los 77.149,60 m² pertenecientes a los terrenos de los caseríos⁴¹. Y aún estaban por levantar las dos nuevas naves de fundición que, junto a las viejas instalaciones, comenzaron a funcionar en 1930. Contó además esta estrecha franja de terreno con un nuevo ocupante, el ferrocarril Bilbao-Durango (1882), con estación en Atxuri y servicio que incluía a *Santa Ana de Bolueta* y otros establecimientos de Astepe, Galdácano y Amorebieta. En 1917 se ponía en marcha el ferrocarril de Matico a Azbarren. Ambas líneas ferroviarias atravesaban la finca de *Santa Ana*.

En definitiva, en el reducido espacio que, desde el casco urbano, se extendía aguas arriba convivían en estrecha relación viviendas de tipología diversa, minas, industria, ferrocarril, actividades portuarias e incluso terrenos de uso agrícola. No es de extrañar que ya para principios del siglo XX, en esta margen derecha de la ría, siguiendo desde San Antón hacia el monte del Morro, se dieran «los rasgos típicos de densidades y mala calidad de las viviendas que caracterizaban a los barrios obreros»⁴². La zona se convertía en un apéndice del casco urbano, marcado por la marginalidad, la amalgama de usos y su carácter residual. Los planes de reforma proyectados para el Bilbao del primer tercio del siglo XX pasaron por alto este sector. Constituyó una excepción el intento socialista de llevar a cabo un plan de obras municipales que contemplase la mejora de la situación del barrio de Bilbao La Vieja, con su prolongación a Ollerías y Achuri (1913), proyecto que no prosperó en la debida medida, dada la elevada inversión que requería en unos momentos de precariedad⁴³.

Frente a él, al otro lado de la ría, se concentraban los barrios obreros de San Francisco, Las Cortes y Bilbao La Vieja, donde la degradación del parque inmobiliario, las deficientes infraestructuras de saneamiento y la mortalidad y enfermedades estaban a la orden del día. El cargadero de basuras del muelle de Urazurrutia contribuía a acrecentar los problemas de insalubridad, desprendiendo suciedad y malos olores⁴⁴. A continuación de aquellos, la Estación del Norte, actuando a modo de barrera urbanística y como elemento de segregación so-

⁴¹ *Ibidem*, pp. 327-328.

⁴² A. AZPIRI, *Urbanismo en Bilbao 1900-1930*. Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 2000; p. 436.

⁴³ *Ibidem*, p. 471.

⁴⁴ *Ibidem*, p. 468.

cial. En una palabra, la marginalidad física, espacial, se traducía en marginación social y económica, así como en degradación urbanística, más allá de las «Siete calles».

Por su parte, el eje Ripa-Zorroza evolucionó, reforzando su función mixta industrial y terciaria, ésta última así definida por los servicios ferroviarios, portuarios y otros auxiliares que se emplazaron en el sector más próximo al núcleo urbano. No obstante, en éste faltó una definición y distribución racional del espacio, así como la armonía con el uso residencial, de alta calidad, que se extendía a sus espaldas, que no era otro que el del nuevo ensanche bilbaino. A lo largo de esta ribera y sin una total solución de continuidad, continuidad que quedaba rota en las inmediaciones del cementerio de los ingleses, se dispusieron las instalaciones y cargaderos del ferrocarril del Norte, almacenes y depósitos (Depósito franco de Uribitarte), establecimientos de maderas que sustituían a los antiguos tinglados navales allí emplazados, así como servicios de gabaraje para el transporte de cargas, dadas las dificultades de la navegación hasta El Arenal para las embarcaciones de gran calado.

Estos tinglados tradicionales que habían ocupado la ribera de Abando se sumieron en una fase de decadencia que se prolongó a lo largo del último cuarto del siglo XIX. La supresión del derecho diferencial de bandera, la guerra carlista y la incapacidad para incorporar las innovaciones técnicas que se imponían en el sector de la construcción naval limitaron su actividad, que se vió reducida a meras tareas de «carpinteo de embarcaciones de servicio y acarreo, bateles y gabarras, y reparaciones menores en los grandes buques»⁴⁵. Su testigo lo recogerían las modernas factorías navales que se levantaron ya a inicios del siglo XX.

Sin embargo, las oportunidades que brindaba la construcción y edificación en el nuevo Ensanche, el trazado de las líneas ferroviarias y la mejora y remodelación de los muelles de la ría permitieron el desarrollo de una significativa industria maderera que, en ocasiones, tomó el relevo de las antiguas instalaciones de construcción naval, como fue el caso de los astilleros de Ripa, transformados antes de la segunda guerra carlista en almacenes de madera importada⁴⁶. Cinco fábricas, vinculadas al ramo maderero, operaban en Bilbao: la Compañía de Maderas, que funcionaba desde 1874 bajo la razón social Sorensen Yakhelln & Compañía, de origen sueco y cuyo domicilio social se localizaba en la

⁴⁵ T. GUIARD, *La industria naval ...*, op. cit., p. 249.

⁴⁶ N. PUERTA, de la *La Compañía de Maderas*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1994, p. 25.

calle Sierra —hoy Buenos Aires—⁴⁷; Hilario Lund y Clausen (Ripa), cónsul de Suecia y Noruega y comerciante de bacalao; Francisco Arana Lupardo, con almacenes instalados en Ripa; Arana e Hijos, con domicilio social en la calle Príncipe, e Hilario Latiegui, emplazado en Uribitarte, además de otras serrerías mecánicas dispersas por Castaños, Ripa, Jardines y Zabaldide⁴⁸. De manera que, para el último decenio del XIX, la ribera que se extendía a los pies de la iglesia de San Vicente era ocupada por almacenes madereros, que penetraban por la calle Buenos Aires hacia la zona urbana. Con la entrada en el siglo XX, procederían a su expansión por el muelle de Churruca, en el lugar que hoy se emplaza el Museo Guggenheim, a donde se trasladó en 1908 la ya mencionada Compañía de Maderas. Su edificio cubría una superficie de más de 1600 m² y lucía una decorada chimenea de 30 metros de altura. Seis años más tarde de su reubicación, ampliaba sus instalaciones.

La línea del ferrocarril Bilbao-Portugalete, inaugurada en 1888 y con estación y cargaderos en la antigua isla de Uribitarte, marcaría la divisoria entre los usos industriales y portuarios de la ribera bilbaina y la nueva área residencial del Ensanche.

Esta zona comprendida entre la calle Buenos Aires y el puente de Isabel II se contemplaba dentro del plan que, en 1920, presentaron Manuel C. Mañas y Secundino Zuazo con objeto de practicar la reforma interior de Bilbao⁴⁹. La congestión circulatoria y los usos portuarios e industriales allí emplazados, en discordancia con su ubicación privilegiada en un lugar centrico, reclamaban la ordenación de dicha arteria. En su lugar, se proponía levantar una amplia avenida de rascacielos, con diferentes niveles de ocupación, quedando a ras de la ría los viales ferroviarios y las grúas y artilugios destinados a las cargas y descargas. Pero, una vez más, el proyecto quedó en el tintero, aduciéndose en contra su elevado coste, el perjuicio para vecinos, comerciantes y propietarios del casco y la no resolución de los problemas de salubridad y de congestión circulatoria.

⁴⁷ *Ibidem*, p. 37 y ss. La Compañía de Maderas, constituida en 1884 en la ciudad noruega de Barum, se declaraba continuadora de los negocios en España de Sorensen, Yakhelln y Compañía, de la que heredaba capital y los cuatro accionistas propietarios. La fábrica de éstos ya estaba funcionando en Bilbao en torno a 1874, fecha a partir de la cual fue modificando y ampliando sus instalaciones de la calle Sierra. Sus almacenes y talleres para carga y descarga de madera se ubicaban en La Salve. Posteriormente, en 1908 trasladó sus instalaciones al muelle de Churruca.

⁴⁸ *Ibidem*, pp. 29-31.

⁴⁹ A. AZPIRI, *Urbanismo en Bilbao ...*, *op. cit.*, pp. 484 y ss.

Más allá, una vez rebasado el cementerio de los ingleses, se consolidaba el enclave que a ambas orillas de la ría se extendía por Olaveaga-Zorroza, en la margen izquierda, y la Ribera de Deusto-Zorrozaurre, en la orilla contraria, con una clara orientación siderometalúrgica y naval, actividades a las que se sumaban las derivadas del tráfico portuario. Su localización periférica, respecto al centro bilbaino, le confería un carácter marginal, y sus usos colindantes, el agrícola y el burgués residencial presentes en Deusto, remarcaban su condición de área suburbana. Ya en 1868, abriendo brecha, se instaló en Olaveaga la empresa Diques Secos, que contó con dársena de doscientos treinta pies de largo y cien de ancho, y dique de doscientos ochenta y cinco pies por sesenta⁵⁰. Luego, vendrían Averly y Cía., constituida en 1885 para la fabricación de maquinaria y piezas fundidas, los Talleres de Deusto, que desde 1891 se empleaban en la fundición de acero de hierro, llegando a dar ocupación a 270 trabajadores, y Tubos Forjados (Elorrieta), fundada en 1892 para dedicarse a la producción de tubos de acero. Éstas se sumaban a los talleres vinculados a la construcción naval (astilleros, efectos navales, cordelerías, etc.) que pervivían con claros síntomas de decadencia, como eran los astilleros de Cortadi (Deusto) y Mendiguren (Olaveaga)⁵¹. Al inaugurarse el nuevo siglo, nacía Euskalduna (1900), una moderna factoría naval adecuada a las exigencias de especialización que se imponían en aquellas fechas. De hecho, fue la primera factoría de España que construyó buques de vapor propios y sin respaldo de empresas «transitorias»⁵². Contigua a la fundición Averly y Cía., que obstaculizaba su crecimiento⁵³, y reutilizando la infraestructura de Diques Secos, fue expandiéndose y ampliando sus instalaciones por el muelle de Olaveaga, hasta llegar a ocupar una superficie de 90.000 m².

Los viejos asentamientos industriales fueron o bien completándose o expandiéndose, pero, de cualquier modo, resultaron insuficientes. Una vez ocupados los terrenos más aptos, llanos y próximos al casco, y dado el carácter del nuevo Ensanche, proyectado para un crecimiento ordenado, los espacios industriales buscaron nuevos emplazamientos. Barrios como Basurto y La Casilla albergarían pequeños talleres, así

⁵⁰ T. GUIARD, *La industria naval ...*, *op. cit.*, p. 231.

⁵¹ *Ibidem*, pp. 270-271.

⁵² R. OSSA, *Riqueza y poder ...*, *op. cit.*, p. 57. Recuerda este autor cómo Astilleros del Nervión y La Naval nacieron al amparo del Estado para la construcción de barcos de guerra, contando con fuerte participación británica en ambos casos.

⁵³ *Ibidem*, pp. 55-56.

como también este último la estación ferroviaria de mercancías Amézola. Otros establecimientos, fue el caso de la fábrica de Echevarría de Begoña (1878) o de Harino Panadera en Irala (1902), se dispusieron en los extrarradios, quedando pronto englobados a modo de «islotes» en el entramado urbano residencial.

Conclusión

A impulsos del despegue, la ciudad se proyecta, se expande sobre el espacio circundante. Y a partir del centro urbano, va configurándose un área suburbana que nació a modo de prolongación, pero que ahora crece y va uniéndose a él. Más allá, se modela otro área, el área periurbana, en transformación, heterogénea, con discontinuidades edificatorias y la pervivencia de suelos de carácter rural. La organización del espacio ha variado en consecuencia. Y el paisaje, dominado antes por los elementos naturales, se ve invadido por edificaciones, fábricas y talleres, líneas de ferrocarril que se levantan sobre él y lo atraviesan, esparciéndose como una mancha de aceite.

En esta primera fase de expansión que vivió Bilbao hasta el primer tercio del siglo xx, las nuevas actividades económicas, el creciente aumento de población y la implantación de infraestructuras urbanas, acuciadas más aún por los condicionamientos derivados del medio físico, reclamaron amplios espacios libres por donde dirigir su crecimiento. La industria, por su parte, fue configurando unos asentamientos de marcado carácter periurbano. Éstos, como eran Bolueta-La Peña, Bazarro, La Casilla, Olaveaga-Zorroza y La Ribera de Deusto, se dispusieron en la frontera que definía el plan de Ensanche. Ripa y Uribitarte lo cerraban por el flanco de la ría, desgajándose del privilegiado uso residencial de la avenida Mazarredo por el talud que se interponía.

La ciudad moderna bilbaina asumía unas funciones mixtas residenciales y terciarias⁵⁴, erigiéndose en la cabeza rectora de la aglomeración urbana que se extendía hasta el Abra. Su población, aunque mayoritariamente dedicada a la industria⁵⁵ —un 58,6% en el período

⁵⁴ M. GONZÁLEZ PORTILLA, *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao*. Bilbao: BBVA, 2001; Vol. II, p. 527.

⁵⁵ *Ibidem*, vol. I, p. 83. Si bien es cierto que, comparativamente con el resto de las localidades industriales del eje de la ría, este porcentaje pierde importancia relativa, al alcanzar en éstos últimos, la población activa dedicada a la industria, cifras de entre el 80-89%; es el caso de San Salvador del Valle (91,9%), Ortuella (90,6%), Basauri (81,6%), Baracaldo (83,25%) y Abanto y Ciérvana (84,4%).

de 1920-1935—, presentaba una estructura económica y social diversificada y compleja⁵⁶, con un amplio sector dedicado a los servicios. Pero su paisaje, su imagen sí era la de una ciudad industrial y portuaria. Las embarcaciones penetraban hasta el propio corazón urbano, hasta el Arenal, practicándose en los muelles de Ripa y aledaños las cargas y descargas (mineral, bacalao, maderas, etc.), con destino a los almacenes, depósitos y ferrocarril contiguos. Carros, carretas y grúas auxiliaban en tierra, las gabarras en el agua. Y conviviendo con ellos, las fábricas de maderas y aserrado, más adelante los astilleros de Euskalduna y los talleres metalúrgicos. Tres kilómetros aproximados, hasta Zorroza, de plena actividad fabril y portuaria que imprimió un fuerte carácter, personalidad a la ciudad.

⁵⁶ *Ibidem*, vol. I, p. 79.