

El primer *Ensanche* de Plentzia: los Paseos (1820–1905)

Beascochea Gangoiti, José M^{a1}.

Hacia 1850 la vida de Plentzia, vinculada a la navegación, sufrió una profunda crisis. Paralelamente, el espacio tradicional del puerto cambió de consideración, acogiendo iniciativas de regularización y conversión en espacio residencial. Este proceso concluyó hacia 1900 con la definición del primer ensanche residencial de la villa, los paseos del muelle, y su consolidación como nuevo espacio de sociabilidad.

Palabras Clave: Plentzia. Siglo XIX. Puerto. Urbanismo. Ensanche.

1850 aldean, nabigazioarekin zerikusia zuen Plentziako bizitzak krisi sakona nozitu zuen. Era paraleloan, portuaren espazio tradizionalari buruzko ikuspegia aldatu zen, arapetze eta bizitegi espazio bihurtzeko ekimenak agertu zirelarik. Prozesu hori 1900 aldean amaitu zen: hiribilduko lehen zabalgunea eta kaiko pasealekuak zehaztu eta soziabilitate espazio berriak sendotu ziren.

Giltza-Hitzak: Plentzia. XIX. mendea. Kaia. Hirigintza. Zabalgunea.

Vers 1850 la vie de Plentzia, liée à la navigation, a souffert une crise profonde. Parallèlement, l'espace traditionnel du port a changé de considération en accueillant des initiatives de régularisation et de conversion en espace résidentiel. Ce processus a pris fin vers 1900 avec la définition de la première zone d'expansion urbaine de la ville, les promenades des quais, et sa consolidation en tant qu'espace de sociabilité.

Mots-Clés : Plentzia. XIX^{ème} siècle. Port. Urbanisme. Zone d'expansion urbaine.

1. UPV/EHU. Fac. de Letras. Dpto. de Historia Contemporánea. Paseo de la Universidad, 5. 01006 Vitoria-Gasteiz. E-mail: jm.beascochea@ehu.es

1. PRELIMINARES: LA POSICIÓN DE PLENTZIA

La villa de Plentzia se sitúa en una posición geográfica y topográfica extremadamente peculiar, que ha marcado históricamente sus características y desarrollo. Se trata de un aspecto sobradamente conocido, ya que buena parte de los estudios históricos enfocados sobre la Villa han incidido de una forma u otra en este aspecto¹. Sin embargo, no quiero renunciar a realizar un pequeño enmarque sobre esta cuestión, que sitúe la situación de partida.

En primer lugar, está su emplazamiento: en una colina junto a la desembocadura de la ría, mirando a ésta, que constituye su frente natural y su comunicación directa con el mar. Por otra parte, en el punto donde se levanta el puente, a donde confluyen los caminos de comunicación con su entorno inmediato, y también hacia Bilbao y el resto de Bizkaia. Esta posición geográfica condiciona que desde su misma fundación la vida de Plentzia apareciera dominada de las actividades vinculadas de una forma u otra al mar y lo marítimo.

Sin embargo, si el mar era la referencia de fondo, la inmediata era el territorio rural circundante, un espacio de relación donde si bien la dedicación agrícola era dominante, la interrelación –pese a los desencuentros algunas veces muy ruidosos– era constante con las anteiglesias vecinas². Principalmente con Gorniz, pero también con Barrika, Urduliz, Lemoniz y el valle del Butrón en general. De la misma forma, el puerto de Plentzia tuvo durante un prolongado periodo la función de distribución de la producción industrial (ferrovia) de la zona de Butrón³.

Por otra parte, el núcleo urbano de Plentzia reúne desde su fundación medieval una posición topográfica excepcional: orientación hacia al sur, en colina, calles medievales dispuestas en forma de retícula ortogonal, con la iglesia, la torre señorial, y el edificio consistorial, colocadas en lo alto a partir del eje rector de la plaza. Las calles paralelas –Goienkale, Artekale, Barrenkale y Erribera– presentaban una jerarquía social y funcional descendente según nos acercamos a la ría, lugar que concentraba las funciones portuarias e industriales, y que acogía a las viviendas más populares en Barrenkale y Erribera. Los cantones, convertidos en cuevas de igual anchura que las calles (Udaletxe y Madalen) cumplían una función urbana principal, ya que unían la plaza con Erribera y el emplazamiento del puerto. Finalmente, la villa se hallaba circundada por un muro o muralla, que se abría en distintos portales, del que hoy sólo sobrevive el de Santiago en la Plaza⁴.

1. Por destacar algunos de los más amplios y recientes: URIARTE, M. A. *Plentzia: estudio histórico-artístico*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2004. ROPERO PASCUAL, M. P. *Estudio Histórico del puerto de Plentzia*. Vitoria-Gasteiz: Eusko Jaurlaritza/Gobierno Vasco, 2008. MARTÍNEZ MARTÍNEZ, S. "Nacimiento y desarrollo urbano de la villa de Plentzia en la Edad Media". En: DUO, G. (ed.): *500 aniversario de las Ordenanzas Municipales de la villa de Plentzia (1508-2008)*. Donostia: Eusko Ikaskuntza. Lankidetzeta Bilduma, 2009; pp. 23-39.

2. En este aspecto, hay que destacar: TORRECILLA GORBEA, M. J. *Monografía histórico-artística de la anteiglesia de Gorniz*. Bilbao: Bizkaiko Foru Aldundia, 1994.

3. DUO, G. *Las ferrierías de Butrón. El puerto y los astilleros de Plentzia*. Bilbao: Museo Plentzia de Butrón, 2009.

4. Una descripción de la villa a partir de su fundación medieval en: ARIZAGA, B. y S. MARTÍNEZ. *Atlas de villas medievales de Vasconia. Bizkaia*. Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2006; pp. 223-230 y MARTÍNEZ...

Estas características morfológicas, entre otras que quedan fuera de este trabajo, coadyuvaban a dotar a la Villa de un determinante carácter urbano, si no por su volumen poblacional, que fue siempre relativamente reducido, por sus funciones económicas y especialmente por su sentido de casco cerrado (y parcialmente amurallado), por su malla de calles y su concentración, que la diferenciaban frente al común paisaje disperso y rural circundante. Pese a su pequeñez, o precisamente por ella, los habitantes de Plentzia otorgaron un gran valor simbólico a esta cualidad que les distinguía⁵.

En este sentido, Plentzia presenta similitudes con otras villas de Bizkaia, y especialmente, con Portugalete. Aunque la posición marítima de Portugalete –en la cabecera del Abra y como paso intermedio hacia el puerto de Bilbao– y su papel central respecto a la zona de las Encartaciones le fueron otorgando un protagonismo mucho mayor, ambas presentaban una gran cercanía física y funcional.

Tabla 1: Evolución de la población de las villas de Plentzia y Portugalete (1800-1930)

Años	1800	1825	1860	1877	1900	1930
Plentzia	1.155	1.175	1.335	1.359	1.537	2.176
Portugalete	1.179	1.125	1.527	3.053	5.182	10.179

Fuente: Elaboración propia a partir de los Censos de población suministrados por el laboratorio de demografía Histórica del Departamento de Historia Contemporánea de la UPV-EHU⁶.

Como puede apreciarse en los datos de la Tabla 1, las cifras de población de ambos municipios eran muy similares a fines del siglo XVIII, y se mantuvieron equilibradas durante toda la primera mitad del siglo XIX. Las respectivas evoluciones comenzaron a divergir en torno a 1860, momento en el que Portugalete inició un espectacular despegue urbano, de la mano de la concentración de servicios asociados a la expansión de la minería y la industria de la margen izquierda de la ría, y de su desarrollo como estación balnearia de

... MARTÍNEZ, S. "Nacimiento y desarrollo urbano...". Op. cit. pp. 34-38. Su situación actual en forma de guía en: MAYOR, G. *Plentzia. Un paseo por las villas de Bizkaia/Bizkaiko hiribilduetan zehar*. Bilbao: Bizkaiko Foru Aldundia, 2006.

- Este carácter diferencial es fácil de apreciar en las pocas representaciones antiguas del entorno de la Villa, las provenientes de pleitos sobre propiedades de mediados del siglo XVIII. Ver por ejemplo: MAYOR, G. *Plentzia en el arte*, BBK. Temas vizcaínos, Bilbao, 2004; pp. 16-19; *Ordenanzas de la Villa de Plentzia. 500 Aniversario, 1508 al 2008*. Plentzia: Museo Plasentia de Butron Museoa, 2008; pp. 38-40; o DUO, G. *Breve Historia de la Cofradía de Mareantes de San Pedro del Puerto de Plencia y las anteiglesias de Gorliz, Lemoniz, Barrica, Urduliz, Sopelana, Berango, Guecho... (1524-1871)*. Plentzia: Museo Plasentia de Butron Museoa, 2009; pp. 28-29. Un reflejo retrospectivo de esta actitud se puede extraer de distintos textos del poeta Ramón de Basterra, referidos a Plentzia y su ría.
- El dato de Portugalete en 1800 está corregido según una revisión municipal de 1806 en: RAMOS LARRIBA, C. *Portugalete: Estudio Histórico-Artístico*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2003; pp. 118-119.

baños de mar⁷. Durante la segunda mitad del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX, las cifras de población de Plentzia y Portugalete se distanciaron absolutamente: 1877 Portugalete duplicaba los habitantes de Plentzia, en 1900 los triplicaba, y para 1930 los quintuplicaba.

Sin embargo, el despegue portugalujo, ya insertado plenamente como uno de los grandes núcleos residenciales de la margen izquierda del Nervión, no debe ocultar la propia evolución de Plentzia, que tras un prologado estancamiento, comenzó a mostrar los primeros signos de revitalización poblacional durante las décadas finales del ochocientos. Dentro de su modestia, esos más de 800 nuevos vecinos ganados entre 1877 y 1930 supusieron un incremento en torno al 60%. Precisamente, sobre ese contexto expansivo se va a centrar este trabajo.

2. AUGE Y HUNDIMIENTO LA ECONOMÍA MARÍTIMA DE PLENTZIA ENTRE EL SETECIENTOS Y EL OCHOCIENTOS

La segunda mitad del siglo XVIII representó para Plentzia una época de gran prosperidad económica, principalmente gracias a la expansión de las actividades ejercidas por su puerto, y en particular las vinculadas al comercio de cabotaje y el transporte de vena de mineral de hierro en el entorno del golfo de Bizkaia⁸.

Tras el auge, que alcanzó su punto álgido entre 1750 y 1780, comenzaron a manifestarse distintas dificultades. Desde la década de 1790, y muy significativamente a partir del impacto de la guerra de la Convención (1793-95), los problemas de la siderurgia tradicional, con la pérdida progresiva y rápida de los mercados de la Europa atlántica, se manifestó en el ámbito local con una primera crisis del tráfico comercial y las labores de intermediación asociadas a esos productos. El golpe que esta situación debía provocar en la base económica de la Villa pudo compensarse por medio de la reactivación y fortísima expansión de un sector asociado: la construcción naval.

El desarrollo de la construcción naval en Plentzia aparece asociado inicialmente a la figura del empresario Miguel Bareño, que entre 1786 y 1810 situó a las gradas de la ribera de la ría a la cabeza del sector en Bizkaia⁹. Lourdes Odriozola nos detalla que vein-

7. Sobre el desarrollo urbano decimonónico de Portugalete ver: PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, G. *Portugalete (1852-1960), historia de su arquitectura y expansión urbana*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1993. RAMOS LARRIBA, C., *Ibidem*; y BEASCOECHEA GANGOITI, J. M. "La urbanización del área de la Ría: Portugalete entre la margen izquierda y el Abra". En: ARANA, I. (ed.): *Víctor Chavarrí: un hombre, una época*. Portugalete: Ayuntamiento de Portugalete, 2004; pp. 129-152.

8. Dos trabajos ya clásicos sobre el cabotaje y venaqueo en Vizcaya entre los siglos XVIII y XIX: URIARTE AYO, R. "El tráfico marítimo de mineral de hierro vizcaíno (1700-1850)". En: *Historia de la economía marítima del País Vasco*. San Sebastián: Txertoa, 1983; pp. 135-186; ZABALA, A. "Notas sobre el cabotaje vasco en el siglo XVIII". En: *Emarao*, nº 1, 1985; pp. 109-127. Un resumen de los datos referidos a Plentzia en: URIARTE, M. A. *Plentzia...* Op.cit., 2004; pp. 139-147.

9. Los datos sobre los empresarios y los astilleros de Plentzia en esta época provienen de ODRIOZOLA, L. "1790-1830: los años "dorados" de la construcción naval en Plentzia". En: *Euskonews*, nº 498, 2009, [<http://www.euskonews.com/0498zkb/gaia49803es.html>]. Ver también: ZABALA, A. "La construcción naval en el País vasco en el siglo XIX". En: *Itsasoa: el mar de Euskalherria, su naturaleza, sus hombres y su historia*, vol. 7. San Sebastián: Etor, 1989; pp. 202-231.

titrés de las treinta y nueve embarcaciones botadas en Bizkaia entre 1790 y 1799 salieron de Plentzia¹⁰. Esta situación de prosperidad se mantuvo durante la primera década del siglo XIX, aunque ya entonces comenzó a apretar la competencia de otros puertos, fundamentalmente los de la ría de Mundaka. Los problemas comenzaron a manifestarse tras 1810, lo que Odriozola achaca sobre todo a la política fiscalizadora y restrictiva del ayuntamiento frente a este sector¹¹.

Plentzia se hallaba durante esas fechas iniciando el camino hacia la progresiva decadencia de sus funciones marítimas. A los problemas generales del comercio y siderurgia tradicionales, se sumaron la incidencia de las diferentes coyunturas bélicas, alternativamente frente a Gran Bretaña o Francia, según las variables alianzas de la monarquía española, en los negocios y la propias vidas de los marinos. Analizando los datos de los libros de levas de la cofradía recogidos por Gonzalo Duo¹², se aprecia cómo el número de marineros inscritos en la cofradía se movió en torno a los ciento cincuenta entre 1757 y 1780, ascendió hasta rozar los doscientos entre 1787 y 1793, y pese a que cayó a continuación, aún mantuvo niveles en torno a los ciento veintiocho en el periodo 1800-1805. Y ello a pesar de las dramáticas y continuas referencias a las pérdidas de hombres en las guerras y los apresamientos de barcos y tripulaciones¹³. El hundimiento fue radical durante el año 1805, en el que ya descendió por debajo de los cien, y durante los años siguientes, en los que pasó a estabilizarse en una cifra de alrededor de unos cincuenta hombres, menos de un tercio de la de los mejores años de la centuria anterior. Estos valores se convirtieron en los normales durante los veinte años siguientes, comenzando en 1818 una nueva caída para estabilizarse en una media en torno a treinta y cinco hombres, que se mantendrá así hasta 1840¹⁴.

A esta situación de crisis económica se superpuso una crisis fiscal, derivada principalmente de las cargas que el municipio debió asumir por el impacto de las sucesivas coyunturas bélicas, especialmente las de la guerra de la Convención (1794-95), la guerra de la independencia (1810-1814) y la primera guerra carlista (1834-39). El ayuntamiento intentó primero distintas medidas de ahorro pero, como en la mayoría de los municipios vascos, se vio obligado a recurrir a la venta de bienes comunales¹⁵.

En Plentzia, la primera venta importante data de 1810, y consistió en la venta de las junqueras y los montes concejiles, con la excepción de Isuskiza. Sin embargo, crisis económica y crisis fiscal se superpusieron durante esta década, dando lugar a una situación de extrema complejidad, materializada en el conflicto en torno al uso que se debía dar a

10. ODRIOZOLA, L., *Ibidem*. Esta cifra representaba cerca del 60% de las botaduras de Bizkaia, nada menos que dieciocho de ellas se deben asignar al propio Bareño.

11. Sobre la evolución de la construcción naval en Plentzia a lo largo de los siglos XVIII y XIX, consultar también: DUO, G. *Breve Historia de la Cofradía...* op.cit.; pp. 109-125 y 167-181.

12. DUO, G. "Libro de Quentas de gastos de lebas de la Cofradía de San Pedro". En: *Plentzia. Azterlanak-Estudios*. Plentzia: Plentziako Uri-Udala, 1985; pp. 205-230.

13. Un análisis más detallado de estas cifras y sus circunstancias en: BEASCOECHEA GANGOITI, J. M.; BENGOCHEA LARRINAGA, A. *Aproximación a la Historia de Plentzia a través de los Libros de Decretos Municipales (1741-1846)*. Trabajo inédito. Universidad de Deusto, 1986; pp. 23-24.

14. DUO, G. "Libro de Quentas...", op.cit., especialmente tablas y gráficos de las pp. 228-232.

15. Los datos siguientes sobre las finanzas y la política municipal durante las primeras décadas del siglo XIX provienen de los libros de actas municipales, estudiados en: BEASCOECHEA GANGOITI, J. M.; BENGOCHEA LARRINAGA, A. *Aproximación...*, op.cit.; pp. 25-40.

la ribera del *Camposanto*, entre 1819 y 1822. Sobre este espacio se centraron intereses contrapuestos, aunque los dominantes fueron los de distintos empresarios (Miguel Cucullu y Juan Bautista Muñecas entre otros) que forzaron su utilización como espacio para la construcción naval. El debate fue largo y prolongado en el marco de la institución municipal, y tras diversas vacilaciones, presiones y planes fallidos, se solucionó permitiendo el uso mixto para la construcción y el comercio en 1822¹⁶. Este sector de la construcción, tras los buenos años previos que ya hemos comentado, inició una nueva etapa de expansión a partir de este momento, encabezado por el constructor Miguel Antonio Aberasturi¹⁷. Esta sería la última, ya que primero la guerra carlista, y seguido el nuevo florecimiento de los astilleros de ribera en la ría de Bilbao a partir de 1841, terminaron por arruinar definitivamente esta actividad, que ya nunca más se recuperaría.

Así, en esta coyuntura tan especial, se entiende que los efectos de guerra carlista sobre Plentzia alcanzaron una enorme virulencia: interrupción del comercio y los intercambios en general, hundimiento definitivo de la construcción naval, explosión de la deuda municipal y crisis fiscal por los gastos derivados de sufragar las estancias de las tropas de ambos bandos, que incide además sobre un vecindario empobrecido.

En la misma dirección incidió el problema de la acumulación de bancos de arena y la pérdida de calado a lo largo del curso de la ría. Se trataba de una cuestión recurrente a lo largo del tiempo, pero que alcanzó su punto álgido en este periodo, en el que las embarcaciones empleadas en el tráfico marítimo iban aumentando sus calados, y también sus requerimientos de infraestructuras portuarias que facilitaran sus labores¹⁸. Y este era otro punto débil del puerto de Plentzia, limitado todavía a principios del siglo XIX a unos pequeños muelles a ambos lados del puente, y los atraques en anillas del propio puente.

A partir de este momento, todas las fuentes contemporáneas están de acuerdo en destacar la parálisis de la economía marítima en Plentzia. Madoz, da por finalizada la actividad pesquera en 1837, y señala que en la década de 1840 apenas contaba la ría con cinco buques comerciales¹⁹. Algo similar señala Delmas, y también Teófilo Guiard, tanto para la actividad comercial como para la de los astilleros²⁰. El hundimiento de la matrícula naval de Plentzia, según los datos recogidos por Guiard, fue fulminante: de 71 embarcaciones de diverso tipo registradas en 1801-04 con 3.730 toneladas de arqueo, se pasó a únicamente 16 con un arqueo de 572 toneladas en 1840²¹.

16. La información original extractada de diversas actas en: Archivo Histórico Provincial de Vizcaya (en adelante A.H.P.V.), Fondo Municipal de Plentzia, *Libro de Decretos de Plencia (1741-1841)*, PLE-7, 400 páginas.

17. ODRIOZOLA, L. "1790-1830...", op.cit.

18. DELMAS, J. E., *Guía histórico descriptiva del viajero en el señorío de Vizcaya (1864)*. Bilbao: G.E.V., 1980 (original 1864); p. 136, lo destacaba como causa de la decadencia marítima.

19. MADDOZ, P. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Tomo XIII. Madrid: Est. Literario Tip. de P. Madoz y L. Sagasti, 1845-50; pp. 86-87.

20. GUIARD, T. *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del Comercio de la Villa*. Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1974 (orig. 1913-14) y *La industria naval vizcaína*, Villar. Bilbao: 1968 (original 1917); p. 212; y DELMAS, J. E. *Guía histórico...*, op.cit., p. 136. El resumen de los datos sobre caída de las pesquerías y situación del mundo naval en esta época en: URIARTE, M. A., *Plentzia:...*, op.cit.; pp. 133-153.

21. GUIARD, T. *La industria naval...*, op.cit.; pp. 159-160.

En consecuencia, Plentzia quedó marginada de las potentes corrientes de desarrollo económico que se abrieron en Bizkaia a partir de las décadas centrales del siglo XIX, y de la acelerada industrialización del territorio a partir de 1876. Los habitantes de la villa debieron volver hacia sectores tradicionales como la agricultura, o más tarde la apertura de establecimientos industriales de conservas de pescado.

Pero, seguramente, la reorientación laboral más determinante fue la que por la vía de la cualificación profesional a las nuevas necesidades de la navegación de altura, centrada progresivamente en las empresas y compañías del puerto de Bilbao, permitió aprovechar y dotar de nueva cualificación a la tradición marítima de buena parte de sus habitantes²². En este sentido, el papel de la vetusta Cofradía de Navegantes de San Pedro resultó clave en un primer momento²³, pero el impulso definitivo llegó bajo el impulso conjunto de los ayuntamientos de Plentzia y Gorniz²⁴. Los primeros intentos dataron de 1850-51, pero sólo se hicieron firmes desde 1856, consiguiendo el refrendo gubernamental y la fundación de la “Escuela Náutica de Enseñanza de Plentzia” en 1863²⁵. Esta primera etapa se cerró en 1874, debido a las perturbaciones políticas de la época, y sólo se recuperó en 1894, permaneciendo abierta hasta 1932²⁶.

Uno de los resultados más inmediatos de toda esta serie de circunstancias fue que el puerto, como espacio central de actividad económica, perdió rápidamente gran parte de su valor. Su uso fue quedando postergado, sin llegar a desaparecer, limitándose cada vez más a funciones secundarias y luego recreativas. Este hecho se vio reforzado en 1888, con la adquisición de la categoría de puerto de interés general, lo que facilitaba la recepción de recursos públicos para dotarlo de nuevas infraestructuras y servicios. Pero esas inversiones no llegaría ya al espacio portuario tradicional, el frente meridional de la ría, sino que tenderían a concentrarse en los nuevos muelles de la zona de Txurrua, la canal y el tramo final del cauce hasta San Valentín²⁷.

22. Un proceso similar se puede encontrar en estas mismas fechas en otros pequeños puertos influidos directamente por Bilbao, como Portugaete y Algorta. Ver: BEASCOECHEA GANGOITI, J. M. *Getxo. Monografía histórico artística*. Bilbao: Diputación de Vizcaya, 1992; pp. 179-184.

23. Sobre las escuelas vizcaínas de náutica en general y la de Plentzia en particular, consultar los trabajos de Gonzalo Duo.

24. El origen y características de la Escuela Náutica desde la perspectiva de los dos municipios colindantes en: URIARTE, M. A. *Plentzia:...*, op.cit., pp.130-132; y TORRECILLA GORBEA, M. J. *Monografía...*, op.cit.; pp. 112-113.

25. La sede se estableció en Plentzia, pero la financiación e impulso provino de ambos municipios, en la proporción Plentzia dos tercios y Gorniz el tercio restante. Quedó también abierta a la colaboración de los pueblos cercanos, y así se fueron incorporando en diversas proporciones minoritarias en los gastos, los municipios de Barrika, Lemoiz, Urduliz y Sopelana.

26. DUO, G. *Breve Historia de la Cofradía...*, op.cit.; pp. 182-195.

27. Las obras de acondicionamiento e infraestructuras portuarias desde esa fecha hasta finales del siglo XX, se pueden seguir en: ROPERIO PASCUAL, M. P. *Estudio Histórico del puerto...*, op.cit.; pp. 65-97.

3. LA OCUPACIÓN DE ERRIBERA Y LA FORMACIÓN DEL NUEVO MUELLE (1820-1870)

En este contexto tan conflictivo y cambiante es donde debemos situar la nueva definición espacial que comienza a manifestarse alrededor de la zona de la ribera. Recordemos que el efecto conjunto de la crisis económica y los gastos excepcionales de la primera guerra carlista supusieron un terrible quebranto de las finanzas públicas municipales. El ayuntamiento de Plentzia va a estar durante las siguientes décadas en una situación precaria casi permanente, y necesitado de encontrar nuevos recursos. Pero ¿Cuáles podrían ser estos?²⁸: Un aumento de las contribuciones resultaba complejo y muy difícil de llevar adelante, aunque se tomaron multitud de medidas con ese fin. Otra posibilidad era la venta de terrenos comunales que, ya hemos comentado, fue una de las planteadas, culminando con la liquidación del gran comunal de la Villa, el monte Isuskiza, que a través de las subastas de la desamortización terminó en manos de Nicolás Olaguibel. Finalmente, estaba la venta de los terrenos concejiles, los solares de propios y las marismas

de la ría. Este último era seguramente el recurso más sencillo y efectivo, y vinculado a él nos encontraremos el cambio de consideración y las primeras ocupaciones de los antiguos muelles y riberas de la ría.

La zona baja del casco de la Villa, a partir de Barrenkale, se hallaba condicionada desde siempre por la cercanía de las instalaciones portuarias y el muro de cierre sobre la actual Erribera. Era un espacio de viviendas populares que solían tener sus pisos bajos ocupados por talleres de oficios vinculados al puerto y los astilleros. A fines del siglo XVIII, la antigua cerca había desaparecido²⁹, y su espacio se había comenzado a ocupar por nuevas viviendas. Según las fogueraciones de 1796 y 1798, en esas fechas ya se levantaban en Erribera unas diez casas, todas ellas de la fila de los pares, aunque incluyen también



Fig. 1. Casa en Erribera nº 10.

28. Una visión general de la situación de la hacienda y en general del municipio durante la primera mitad del siglo XIX en: BEASCOECHEA GANGOITI, J. M.; BENGOCHEA LARRINAGA, A. *Aproximación a la...*, op.cit., pp. 28-72.

29. El resto de esta muralla y el portal que se abría a la altura de Udaletxe aldapa puede aún apreciarse en alguna de las anteriormente citadas representaciones de la Villa provenientes de pleitos de mediados del siglo XVIII conservados en la Chancillería de Valladolid. Ver: MAYOR, G. *Plentzia en el arte*, op.cit., pp. 15-19.

varias de su continuación más allá del puente en Plazatxo³⁰. Estos edificios originales han sido luego reedificados o profundamente modificados con el paso del tiempo, y el único que actualmente mantiene una imagen cercana a la original es el de Erriberra 10 (fig. 1).

Frente a estas casas se situaba entonces directamente la orilla de la ría, y los precarios muelles comerciales. Pero durante los primeros años del siglo XIX, el recrudescimiento de la crisis fiscal, unido al desplazamiento de la actividad portuaria hacia el sector de la construcción naval, y por consiguiente hacia los muelles de la zona del Astillero, impulsó la realización de nuevas obras de acondicionamiento y ampliación de los muelles colindantes con el puente. Se trata de un punto muy confuso, ya que no encontramos referencias clara en las fuentes documentales manejadas. Pero podemos acercarnos a través de distintas referencias de fechas posteriores y origen municipal. Así, según una descripción el ayuntamiento venía poseyendo³¹:

[...] una marisma, denominada de los Muelles (...) lindante (...) al este con el estribo del puente, y al oeste con la prolongación de la cuesta del Consistorio. (...). Adquirió dicho Ayuntamiento las fincas relacionadas:

a- La descrita en primer lugar, por saneamiento que de la antigua marisma conocida con el nombre de los Muelles hizo el expresado Ayuntamiento construyendo por su cuenta (hacia el año mil ochocientos veintiséis) un muelle desde el estribo del puente que se asienta con la orilla derecha de la ría de Butrón o de Plencia, en dirección oeste.

Por lo tanto, durante la década de 1820 el ayuntamiento debió realizar la parte fundamental de la obra de relleno y saneamiento de los terrenos fangales donde se situaba el antiguo muelle, y levantó un nuevo muelle más adelantado, que se prolongaría hasta el eje de Udaletxe aldapa. No he podido documentar esta primera obra en el archivo municipal, pero sí ha quedado reflejado el siguiente paso, que fue el inicio de la venta de distintos solares para edificar proveniente de los terrenos recientemente ganados. Los fondos municipales así lo registran en distintas ventas a ambos lados del puente entre 1823 y noviembre de 1825, algo por delante de la fecha señalada en la escritura anterior³².

El resultado fue la consolidación de una nueva franja de solares que, a continuación, se lotificó y vendió, para dar lugar a la edificación de la primera fila de casas de los impares

30. La lista está transcrita en: HORMAZA, J.M., "Las casas de Plentzia a través de las fogueraciones efectuadas en el siglo XVIII". En: *Plentzia. Azterlanak-Estudios*, Plentziako Uri-Udala, Plentzia, 1985; pp. 9-31. Concretamente, en 1796 se registran once casas y sólo diez en 1798. Es también significativo que una buena parte de ellas (hasta seis) fueran calificadas de "nuevas" en el documento de 1798.

31. Archivo Histórico Municipal de la Villa de Plentzia (en adelante A.H.M.P.), *Copia de la escritura pública de formación de finca y compraventa de parcelas de terreno sito en Plencia, otorgada por el Ayuntamiento de dicha villa y otras personas ante el notario José Mnez. Carande, el 4 de agosto de 1907*, Carp. 273, Exp. 2. Esta descripción coincide con otras similares provenientes de documentos municipales también muy posteriores a la fecha de referencia, recogidas en otros trabajos, como DUO, G. *Breve Historia de la Cofradía...*, op.cit., pp. 166-167, aunque él se refiere a un documento que no he podido contrastar en el Archivo Municipal.

32. A.H.P.V., Fondo Municipal de Plentzia, *Libro de Decretos de Plencia (1741-1841)*, fol.238 (30-11-1825) y A.H.M.P., Carp. 62, Exp. 1.



Fig. 2. Eribera, nº 3.

que era la principal y contenía el acceso a la vivienda en el momento de su construcción, y no en la del paseo de la ría, cuya ordenación fue posterior, como veremos más adelante.

3.1. La consolidación del nuevo frente del muelle en 1842

Este primer proceso de avance del espacio construido sobre terrenos de la ría en el muelle se consolidó y amplió poco después del final de la primera guerra carlista. Pero se trató ahora de una iniciativa más compleja y planeada. En noviembre de 1840, el ayuntamiento de Plentzia encargó al agrimensor Alejo de Menchaca la formación de un pequeño plano de solares que continuara hacia el oeste la línea de la manzana inicial de la década de 1820³⁴. El objetivo manifiesto era aprovechar los terrenos ganados delante del muelle nuevo de la ribera con el fin de aliviar las deudas municipales, maltrechas tras los gastos derivados de la guerra³⁵. El resultado fue la formación sobre los terrenos

de Eribera, entre esta calle y la nueva orilla de la ría³³. Corresponde a la manzana inicial de cinco casas adosadas (Eribera 1-3-5-7-9). Se trataba de edificios de vivienda muy sencillos y sin ningún tipo de ornamentación, ya que se encontraban pegantes a las todavía instalaciones portuarias, y estaban compuestos de planta baja, piso principal y alto. Formaron una hilera uniforme, como se puede apreciar en el conocido grabado de Delmas de 1846 (fig. 3), que se mantuvo muchos años, siendo recogida así en imágenes posteriores (por ejemplo la fig. 5).

El edificio más cercano actualmente al original es el de Eribera 3 (fig. 2), sobre todo si nos fijamos en esa fachada a Eribera,

33. MAYOR, G. *Plentzia. Un paseo por...*, op.cit., pp. 73-75, también lo recoge, aunque precisa algunos datos de la lotificación y una fecha (1822) que yo no he podido documentar.

34. El proceso de 1840-42 se halla documentado en: A.H.M.P., Carp. 55, Exp. 3 ; y Carp. 57, Exp. 63.

35. Estas ventas de 1842 se enmarcan en el punto de máximo dramatismo para las finanzas municipales, con continuas reuniones, proyectos y planes de extinción de la deuda, que terminó provocando la intervención directa de la Diputación y la definición de planes generales de extinción de la deuda en 1841, 1844 y 1846. Ello implicó otros intentos de ventas, como el del monte Isuskiza en lotes para caseríos (1840), o los terrenos junto al astillero del camposanto. Un resumen del reflejo de los problemas hacendísticos en la actas municipales de la época en: BEASCOECHEA GANGOITI, J. M.; BENGOCHEA LARRINAGA, A. *Aproximación a la...*, op.cit.; pp. 62-72.

fangales de la ría de un grupo de ocho pequeños solares, que fueron finalmente subastados el 9 de enero de 1842.

Sin embargo, pronto surgieron problemas con los compradores de los solares demarcados, y más concretamente con uno de ellos: Juan Tomás Olaguibel. La cuestión era que en su apreciación el solar resultaba pequeño, y presentaba dificultades para su correcto aprovechamiento urbanístico. La solicitud fue atendida por el municipio, que decidió ampliar el área demarcada para la formación de solares, y encargar un nuevo diseño de solares al maestro obra Juan Antonio Menchaca. Se trataba de un técnico que estaba entonces iniciando una fecunda y dilatada labor en el municipio de Getxo, responsabilizándose de la mayor parte de las obras públicas que requirió la expansión de Algorta durante las décadas de 1840, 1850 y 1860. Señaladamente, fue el autor del diseño original del plano de solares de Alangoeta (1858), que dirigió la venta de terrenos y el desarrollo urbanístico de todo el área alrededor de la avenida Basagoiti que miraba hacia la playa de Ereaga³⁶.

El resultado (febrero de 1842) fue la formación de seis nuevos solares, agrupados en dos nuevas manzanas separadas por una pequeña calle transversal. Esta se traza de forma similar a la que separaba la manzana inicial con las ahora delimitadas, y se hace coincidir con el eje de Maddalen aldapa y la lengüeta correspondiente del muelle, dotándole de una anchura de unos cuatro metros. La mayoría de los solares resultantes tenían unos ciento cincuenta metros cuadrados, con frentes cercanos a los once metros, y unos catorce metros de fondo.



Fig. 3. Vista de Plentzia en 1846. Fuente: Juan Bta. Eustaquio Delmas, *Viaje pintoresco por las Provincias Vascongadas*, Bilbao, Imp. N. Delmas, 1846.

36. BEASCOECHA GANGOITI, J. M. *Propiedad, burguesía y territorio. La conformación urbana de Getxo en la Ría de Bilbao, 1850-1900*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 2007; pp. 132-139.

Durante los años siguientes se fueron levantando la casas de las dos nuevas manzanas, divididas finalmente en cuatro solares la segunda (Erribera 11 a 17), y en un gran solar doble la tercera. En este último unos años después levantaría el propio Juan Tomás Olaguibel su impresionante residencia Olaguibelena (Erribera 19), ocupando toda la manzana de lado a lado y elevándose un piso más que todas las demás que le precedieron hacia el lado este³⁷.

El último tramo de la fila, el del final de la marisma saneada y rellenada en 1826 a la altura de Udaletxe aldapa, fue elegido en 1849 por el ayuntamiento para levantar allí la nueva escuela de primaria. La razón fundamental de la elección fue el nulo costo del solar, que rebajaba un presupuesto que de otra forma se hubiese hecho inalcanzable³⁸. El proyecto fue diseñado por el arquitecto Atanasio Anduiza, y consistía en un pabellón alargado sobre el eje de la ría, con una entrada para niños hacia el frente del callejón del lado este, y otro para niñas en el lado oeste de la fachada a Erribera (fig. 4). Más adelante, el edificio fue reformado para alojar la Escuela Náutica.

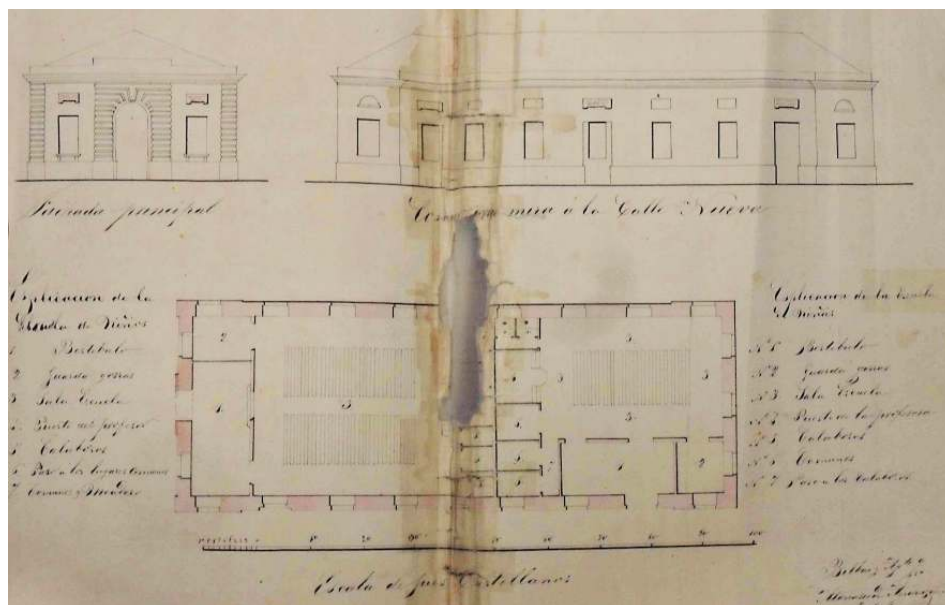


Fig. 4. Plano del proyecto de escuelas municipales en Erribera 21 de 1850. Fuente: A.H.M.P., Carp. 98, Exp. 2.

De esta forma, alrededor de la década de 1850 Plentzia había completado su nuevo frente a la ría. Estaba compuesto por cuatro manzanas de edificios, la mayoría dedicados a viviendas, levantados en varios impulsos durante un periodo de treinta años, pero que

37. Una descripción de esta construcción en: MAYOR, G. *Plentzia. Un paseo por...*, op.cit.; 77 p.

38. A.H.M.P., *Solicitud de autorización para construir Escuela de nueva planta*, Carp. 98, Exp. 2. El otro solar planteado era el que más adelante alojó el Casino Aurrera, frente al Astillero.

mantenían un alto grado de uniformidad estilística. También compartían un programa urbanístico, que si bien no era totalmente uniforme, sí que se guiaba por un criterio común. Un rasgo importante que no hay que obviar respecto a estas construcciones es que aunque sin duda miraban hacia la ría, su sentido urbano y funcional no dependía de ella, sino del eje de Erribera. Era a través de esa calle como se relacionaban con el resto del núcleo urbano, y sus portales de acceso estaban en esa fachada. La contraria se abría sólo con una estrecha franja o acera, inmediata al muelle (ver fig. 5).



Fig. 5. Vista de Plentzia desde Txipio hacia la década de 1880. Fuente: Colección Museo Plentzia de Butrón Museoa.

4. LA NUEVA REALIDAD DE PLENTZIA: VERANEO Y OCIO DURANTE EL ÚLTIMO CUARTO DEL SIGLO XIX

A partir de las décadas de 1860 y 1870, y de forma acelerada tras el final de la última guerra carlista en 1876, Bizkaia, y más concretamente toda la zona en torno a la ría de Bilbao, sufrió un profundo y rápido cambio de sus fundamentos económicos (la conocida industrialización) pero también una radical transformación social, derivada de la nueva realidad producto de la emigración, la urbanización, y la consiguiente aparición de la conflictividad social y una nueva realidad política de creciente complejidad³⁹.

Una de sus manifestaciones fue la extensión de los hábitos de ocio, y entre ellos, la difusión creciente de las estancias de baños y el comienzo del veraneo o el turismo aún

39. Una visión de conjunto que focaliza sobre las cuestiones urbanas y demográficas en: GONZÁLEZ PORTILLA, M., et al. *Bilbao en la formación del País Vasco contemporáneo (economía, población y ciudad)*. Fundación Bilbao: BBV, 1995; y *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao*. Bilbao: Fundación BBVA, 2 vols., 2001.

solo burgués. El concepto de veraneo, o el mismo de las vacaciones, son creaciones modernas, desarrolladas y consolidadas durante el siglo XIX en el ámbito cultural europeo. En su conformación participaron diversas circunstancias culturales y científicas, como la tradición británica del *Gran Circuito* o *Grand Tour*, el viaje pintoresco romántico, y el paradigma higienista. 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 costera⁴⁰.

El baño terapéutico y el uso de la misma playa se presentaba como una práctica rígidamente codificada por los médicos, pero que inmediatamente se dotó de un creciente contenido social y de ocio. El modelo británico se difundió rápidamente entre la aristocracia y los grupos burgueses europeos durante la primera mitad del siglo XIX.

A partir de los años centrales del siglo XIX se difundieron estos mismos fenómenos por la costa cantábrica, donde pronto destacaron San Sebastián y Santander⁴¹, y en el área de la desembocadura de la ría de Bilbao. Las características físicas del litoral del Abra, un lugar extremadamente pintoresco, abierto al mar, y circundado por grandes playas, que se encontraban a una distancia de menos de quince 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 desarrollaron una serie de pequeñas estaciones: Portugaleta/Santurtzi, Algorta y Las Arenas⁴².

Inicialmente el lugar preferido para el baño fue Portugaleta, ya que a una atractiva playa unía las comodidades y servicios que la Villa podía ofrecer a los visitantes. 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. En 1876, una Guía⁴³ de la época recogía que Portugaleta 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 la cercana playa de Santurtzi. Según esta fuente: "Portugaleta es el punto de reunión de la buena sociedad de Bilbao, la morada favorita de verano y el centro de las fiestas".

El impulso turístico se mantuvo en Portugaleta hasta los últimos años del siglo XIX. Sin embargo, Portugaleta (y Santurtzi también) tenía importantes deficiencias como localidad

40. Una visión de conjunto sobre la percepción de playas y costas y el origen del turismo marítimo en: CORBIN, A. *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Barcelona: Mondadori, 1993.

41. Sobre los baños de mar en el entorno cantábrico ver: GIL DE ARRIBA, C. *Casas para baños de ola y balnearios marítimos en el litoral montañoso, 1868-1936*. Santander: Universidad de Cantabria/Fundación Marcelino Botín, 1992; y WALTON, J. K.; SMITH, J. "The First Century of Beach Tourism in Spain: San Sebastián and the Playas del Norte from the 1830s to the 1930s". En: BARKE, M.; TOWNER, J.; M. T. NEWTON (eds.). *Tourism in Spain: critical issues*. Wallingford: CAB, 1996; pp. 35-61.

42. Un exposición general sobre el desarrollo y principales características de los baños de mar y el turismo en el Abra de Bilbao durante la segunda mitad del siglo XIX en: BEASCOECHEA GANGOITI, J. M. *Propiedad, burguesía y territorio...*, op.cit.; pp. 188-206.

43. *Reseña de los establecimientos balnearios y baños de mar situados en las provincias del norte de España y Mediodía de Francia*. Madrid: Imp. Aribau, 1876 (2ª edición).

de baños. La principal, la limitación de su playa. Pero lo que decidió su fulminante decadencia desde 1900 fue la acumulación de actividades industriales, urbanas y especialmente de grandes infraestructuras portuarias.

En Algorta, la playa de Ereaga dio lugar a un desarrollo veraniego auspiciado por el Ayuntamiento de Getxo. Dominaba en Algorta una sociedad muy tradicional, que buscaba un veraneo tranquilo y familiar. Los grupos más pudientes se concentraban en las villas que se fueron edificando rodeando la playa. El equipamiento hotelero se limitaba a unos pocos fondas y hoteles de precio moderado. En cuanto a los balnearios de Ereaga, en 1887 se levantó *La Perla*, un pabellón balneario sobre machones en la misma playa. En 1912 se derribó, levantándose cerca el edificio del balneario de *Igeretxe*, único entre los del Abra que se conserva en pie.



Fig. 6. Muelle y paseo de Portugalete con el Puente Bizkaia en primer término en 1905. Fuente: BEASCOECHA GANGOITI, J. M. y J. I. ORTEGA VILLAR. *Las Arenas en la tarjeta postal*. Bilbao: Edex, 1991; 51 p.

Pero sin duda, la estación balnearia más desarrollada y ambiciosa del Abra fue la de Las Arenas. Nació antes de 1860 como una iniciativa privada, vinculada al grupo empresarial de la familia de Máximo Aguirre, y donde los intereses turísticos e inmobiliarios aparecían estrechamente vinculados. Los Aguirre adquirieron en la desamortización una enorme superficie de terrenos (la mayor parte de las marismas, arenas y dunas entre el río Udondo y la Avanzada) y promovieron distintas iniciativas, que incluyeron el desvío del río Gobela, el saneamiento de los terrenos y el diseño de planes de urbanización. Todas ellas tenían el turismo de los baños de mar como principal impulso⁴⁴.

44. BEASCOECHA GANGOITI, J. M. *Propiedad, burguesía y territorio...*, op.cit.; pp. 209-281.

Para reforzar su negocio en 1869 levantaron su balneario o *Establecimiento de Baños de Mar Bilbaínos*. La idea central de estos empresarios era que Las Arenas era *la playa de Bilbao*, lo mismo que la Concha de San Sebastián o el Sardinero en Santander. La única diferencia era que Bilbao estaba a unos quince kilómetros de su playa, que se convertían en cerca de una hora de viaje en ferrocarril. El acceso por ferrocarril (que ellos mismos impulsaron para mejorar la oferta inicial de vapores, carruajes y ómnibus y desde 1877 del tranvía) atraería a los visitantes a Bilbao, que podrían elegir quedarse en la Villa y visitar regularmente los baños en el ferrocarril, o instalarse en la misma estación balnearia. A la vez, los mismos bilbaínos impedidos por sus negocios a permanecer en la ciudad podrían desplazarse regularmente a los baños.

Tras la Guerra Carlista, el Balneario se reformó y amplió, actuando durante dos décadas como polo director de todo el calendario de actividades de recreo y de la vida social de la estación⁴⁵. Pronto fueron apareciendo nuevos negocios balnearios, algunos instalados directamente sobre la playa, y se extendieron los centros de reunión, sociales y de esparcimiento, como fondas, hoteles, casas de baños calientes y *salones de recreo*.

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 del oleaje que durante los primeros años de la década de 1890 fueron socavando la playa de Las Arenas, arrastrando la arena y amenazando las construcciones más cercanas a la líneas de marea. Por lo tanto, a partir de 1895 la actividad turística de Las Arenas entró en un rápida y definitiva decadencia. El turismo fue fácilmente sustituido por otras actividades económicas, fundamentalmente acoger la emigración de cualificados bilbaínos que pretendían una residencia fuera de la Villa. El mismo balneario de los Aguirre cerró sus puertas en 1898 y su 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.

Este desarrollo turístico centrado alrededor de las playas del Abra convivió con otra serie de pequeñas estaciones a lo largo de la costa de Bizkaia, de desigual tamaño y evolución. En Plentzia, a pesar de las virtudes recreativas y el pintoresquismo de su paisaje, su ría, y especialmente la playa que comparte con Gorliz, su estructuración como estación de veraneo fue muy tardía. La *Reseña* de 1876 ni siquiera la mencionaba⁴⁶, y su verdadera eclosión sólo tuvo lugar durante la década de 1890. Para entender este hecho hay que considerar tres argumentos o razones fundamentales:

45. En 1876 la misma *Reseña* 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 «crockett» en la playa, lindos y pintorescos paseos a pie, a caballo y en carruajes, carreras a caballo y en asnos por la playa, que permiten a los bañistas tener todas las distracciones que ofrecen las principales estaciones balnearias*”. En: *Reseña de los establecimientos...*, op.cit.

46. En cambio, daba datos sobre tres localidades vizcainas además de las del Abra (Ondarroa, Lekeitio y Bermeo) y seis de Gipuzkoa sin contar a San Sebastián (Hondarribia, Zarautz, Getaria, Zumaia, Deba y Saturrarán).

La primera es de índole negativo, la caída de algunos de los centros de referencia del Abra por causa de la ya comentada pérdida de las playas a partir de las obras de construcción del puerto exterior de Santurtzi desde 1893, y de los cambios sociales y demográficos vinculados a la nueva fase del desarrollo económico de Bilbao. El resultado fue la rápida degradación de Portugaleta como destino de veraneo, en el que las villas burguesas pronto iba a ser desplazadas por densos bloques de viviendas populares. Casi a la vez, Las Arenas dejaba de considerarse un destino de temporada para pasar a albergar las viviendas de todo el año de una parte de la burguesía bilbaína. El turismo del Abra pasó a concentrarse en Algorta. Quedaba por tanto una demanda recreativa de esparcimiento veraniego sin cubrir, y ahí fue donde Plentzia pudo hacerse con una clientela.

Este seguidismo respecto a los primeros núcleos turísticos del Abra, y en definitiva, a las necesidades de Bilbao, se refuerza con el segunda razón a destacar: el enlace ferroviario entre Plentzia, Algorta y Las Arenas. Fue inaugurado precisamente en 1893, y funcionaba como una continuación natural al trazado previo entre Bilbao y Las Arenas, con el que pronto se unificaría. La conexión ferroviaria con Bilbao fue factor absolutamente determinante. El ferrocarril garantizaba la movilidad y un servicio calidad completado en un plazo razonable. Aunque empresarialmente su trazado vino determinado para el caso de Plentzia por las expectativas de desarrollo industrial y la comercialización de la producción conservera existente entonces en la Villa, fue el transporte de pasajeros a y desde Bilbao, especialmente durante la estación veraniega, lo que terminó justificando el servicio ferroviario⁴⁷.

Finalmente, el tercer argumento es ya de índole local. Plentzia tenía una cierta ventaja inicial respecto a otras localidades que también estaban cercanas a una estación de tren y a Bilbao, y que también disponían de playas, como Sopelana, Gorniz, Zierbena, o incluso Bakio. Esta era la presencia en Plentzia de un núcleo urbano estructurado, que había conseguido mantener una serie de servicios y dotaciones básicas (comercios, profesionales, algunos equipamientos) y una cierta complejidad en su articulación social. Para la concepción entonces imperante en el disfrute de las estancias veraniegas, de raíz aún exclusivamente burguesa, se trataba de un aspecto fundamental, sin el que resultaba muy difícil un disfrute del resto de los atractivos naturales.

Por ello, alrededor de la década de 1890 en Plentzia se pusieron en marcha diversas iniciativas empresariales y de mejora urbana, que buscaban precisamente incidir en esa cualificación de la localidad para acoger estancias veraniegas y de ocio organizado. Es en ese contexto en el que se debe entender la definitiva urbanización del espacio del antiguo muelle y su conversión formal en los Paseos, completada en esa misma época.

47. OLAIZOLA ELORDUI, J. I. *Centenario del Ferrocarril a Plentzia*. Bilbao: Eusko Trenbideak/Ayuntamiento de Plentzia, 1993 y; NOVO LÓPEZ, P. A. *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco. Mercado y ordenación del territorio*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 1995.

5. FORMACIÓN DE LOS PASEOS DEL MUELLE (1890-1905)

La formación propiamente dicha del paseo y la prolongación de la fila de casas, llevándolas hasta el Astillero, se materializó entre 1890 y 1905. Su realización se puede dividir en dos fases diferenciadas, que tuvieron continuidad inmediatamente en los espacios colindantes.

La primera consistió en el saneamiento y desecación de un nuevo tramo de la ría, prolongando el muelle hasta el Astillero. En este caso, se trató de una concesión gubernamental para saneamiento de la marisma ganada por dos particulares: Francisco Olano Loizaga y Antonio Zalvidea⁴⁸. Ambas son muy similares: fueron presentadas a fines de 1890, y concedidas por R.O. de 30 de noviembre de 1891. La porción mayor correspondió a Olano, que debió realizar las obras de relleno y la construcción de un nuevo muro de defensa de 86 metros de longitud para el muelle, adelantándolo entre veintinueve y veinticinco metros respecto a inicio de la calle Erribera, desde el Paseo del Astillero a la concesión anexa de Zalvidea. Corresponde a los actuales edificios de Erribera 29, 27 y 25, mientras que la de Zalvidea daría lugar a Erribera 23. El concesionario debía ceder los primeros diez metros desde el muro nuevo de la ría, para servidumbre pública y paseo, quedando propietario del solar edificable restante.

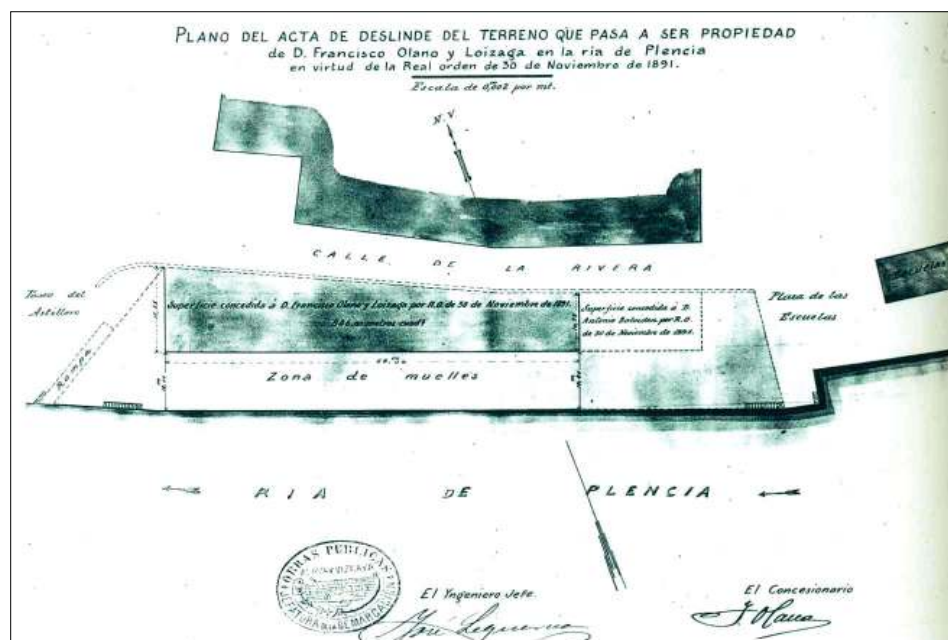


Fig. 7. Plano del terreno marisma saneado por Francisco Olano mediante concesión de 1891. Fuente: Reproducido de ROPERO PASCUAL, M. P. *Estudio Histórico del puerto...*, op.cit.; 68 p.

48. Estas concesiones y sus principales detalles se encuentran en: ROPERO PASCUAL, M. P. *Estudio Histórico del puerto...*, op.cit.; pp. 62-70.

En la exposición de Francisco Olano para justificar la solicitud, ya se destacaba el atractivo que la Villa venía ejerciendo durante los últimos años por su clima, paisaje y su playa, y la necesidad evidente de construir nuevas viviendas que satisfagan esa demanda. Eso es lo que hicieron Olano y Zalvidea inmediatamente, dando lugar a nuevos bloques de viviendas en altura de gran calidad.



Fig. 8. Planos del proyecto para Casino de Plentzia (1891). Fuente: A.H.M.P., *Proyecto de casino para Plentzia*, Carp. 138, Exp. 4.

Pero Francisco Olano dio un paso más en la promoción de nuevos servicios atractivos para los visitantes veraniegos: para la porción más occidental de su terreno, el solar correspondiente a Erribera 29 en frente del Paseo del Astillero, planeó el establecimiento de un casino recreativo. Sus planos originales los firmó el arquitecto Luis Basterra en noviembre de 1891 (ver fig. 8)⁴⁹. Este fue el origen de la Sociedad Aurrera de Plentzia, constituida el 17 de febrero de 1892, promotora del edificio (tras cesión de Olano) e impulsora de la *Sociedad de Recreo o Casino de Plentzia*, fundado el 28 de diciembre de 1892⁵⁰. La idea fue un notable éxito⁵¹, y en 1910 ya debieron acometer una importante reforma para ampliar sus instalaciones, levantando el segundo piso y la nueva terraza⁵².

49. A.H.M.P., *Proyecto de casino para Plentzia*, Carp. 138, Exp. 4. Los planos y el proyecto fueron presentados para su aprobación el 20 de mayo de 1892.

50. La primera junta directiva estaba compuesta por: Francisco Rasche Oleaga (presidente), Francisco Olano Loizaga (vicepresidente), Anastasio Nicolás de Rola (contador), Juan de Arruza (bibliotecario), Antonio Menchaca Orbeta (tesorero), Julián Elexpuru (secretario), José de Zavala, Mariano de Hormaza, Blas Mariano de Gorordo, y José Arambalza (vocales). BUSTO Y MANDALUNIZ, L. M. del. *Desde Plentzia, 1891-1991*. Plentzia: Partido Nacionalista Vasco de Plentzia, 1995; 22 p. y 27 p. Es significativo que Olano, Menchaca y un hermano de Rasche fueran miembros también del recién formado consejo de administración de la Compañía del Ferrocarril de Las Arenas a Plentzia.

51. Una descripción periodística del edificio y sus servicios fechada el 25 de septiembre de 1893 está recogida en BUSTO Y MANDALUNIZ, L. M. del. *Desde Plentzia...*, op.cit.; 32 p.

52. La reseña periodística de la inauguración del edificio el de agosto de 1910 en: BUSTO Y MANDALUNIZ, L. M. del. *Desde Plentzia...*, op.cit.; pp. 91-92.

La segunda fase en la formación del paseo tuvo lugar de forma simultánea a la comentada anteriormente. En este caso, la iniciativa de sanear una nueva porción de la marisma de la ría provino de la institución municipal. Se trataba de un plan del que ya existió una primera propuesta técnica firmada por el maestro de obra José Bilbao Lopategui en noviembre de 1892⁵³. Sobre esta base, se redactó un proyecto que consiguió el respaldo ministerial el 6 de abril de 1900. Consistía en avanzar el terreno ganado a la ría en una nueva franja de unos quince metros, levantando un nuevo muro de defensa entre el puente y la lengüeta coincidente con el eje de Udaletxe aldapa, es decir, hasta hacerlo coincidir con la nueva línea de la concesión otorgada a Olano y Zalvidea en 1891. Por lo tanto, se adelantaba toda la línea del muelle levantada durante la década de 1820. La concesión tuvo que ser modificada ligeramente el 25 de noviembre de 1900, al apreciarse un problema técnico en su enlace con el puente, que se solucionó añadiendo una rampa. Las obras fueron entregadas el 21 de septiembre de 1903⁵⁴, aunque los años siguientes debieron completarse algunos detalles, como los pretilos (1905-07)⁵⁵.

El resultado era una ganancia de poco más de dos mil metros cuadrados, de los que la mayoría deberían quedar como servidumbre pública, formando una primera franja de diez metros desde el muro. Este terreno es el que va a formar la superficie de la calle o **paseo** propiamente dicho, que nació en ese momento, y que se agrega al formado entre el astillero y el tramo de la concesión particular de Olano y Zalvidea⁵⁶. El resto del terreno ganado, una franja estrecha de algo menos de seiscientos metros cuadrados, unida a los casi mil metros superficiales donde se colocaba físicamente el antiguo muelle antes del arranque de los edificios, permitieron formar una nueva franja de algo más de mil quinientos metros cuadrados que quedaba en poder del municipio⁵⁷. Para este terreno, el ayuntamiento ya tenía en marcha un plan, que fue el realmente determinante para la definición urbana de este espacio.

Se trataba de establecer cual iba a ser el destino de los nuevos terrenos liberados entre el nuevo paseo y las filas de casas de Erribera, un asunto complejo y con múltiples intereses en juego. La decisión final del municipio, concretada en la sesión del 29 de julio de 1899, consistió en encargar al mismo técnico José Bilbao Lopategui la redacción de

53. No he podido localizar el expediente original de este proyecto, pero sí su transcripción posterior: A.H.M.P., Carp. 304, Exp. 4.

54. Un resumen general de todo el proceso legal y normativo para completar este proyecto en: A.H.M.P., *Copia de escritura pública de formación de finca y venta de parcelas municipales ante el notario José Mnez Carande, 1907*, Carp. 273, Exp. 2. La recepción final de la obra se hizo en 1904 y 1905.

55. Fueron realizados en piedra de 60 centímetros de alto por cuarenta de fondo. A.H.M.P., Carp. 281, Exp. 6

56. Por la ayuda dada en la tramitación del proyecto, el nuevo paseo llevó el nombre de Manuel Allende-salazar y Muñoz de Salazar (1856-1923). Se trataba del ingeniero y político conservador durante la Restauración, e hijo del conde de Montefuerte. Fue diputado durante la década de 1880 en el distrito de Markina, y luego también senador. Ocupó distintos cargos en el gobierno de España: presidente del gobierno en dos breves periodos en 1919-20 y 1921, y ministro en varias ocasiones: Hacienda (julio de 1900 a marzo de 1901), Instrucción Pública (diciembre de 1902 a julio de 1903), Fomento (diciembre de 1903 a diciembre de 1904), Estado (diciembre de 1907 a diciembre de 1909) y otros más cortos. Ver su entrada biográfica en AGIRREAZKUENAGA, J., et al. (eds.). *Diccionario biográfico de los parlamentarios de Vasconia (1876-1939)*, Eusko Legebiltzarra, Vitoria-Gasteiz, 3 vols., 2007. Actualmente lleva el nombre de Zugaitz Bidea.

57. A.H.M.P., Carp. 273, Exp. 2.

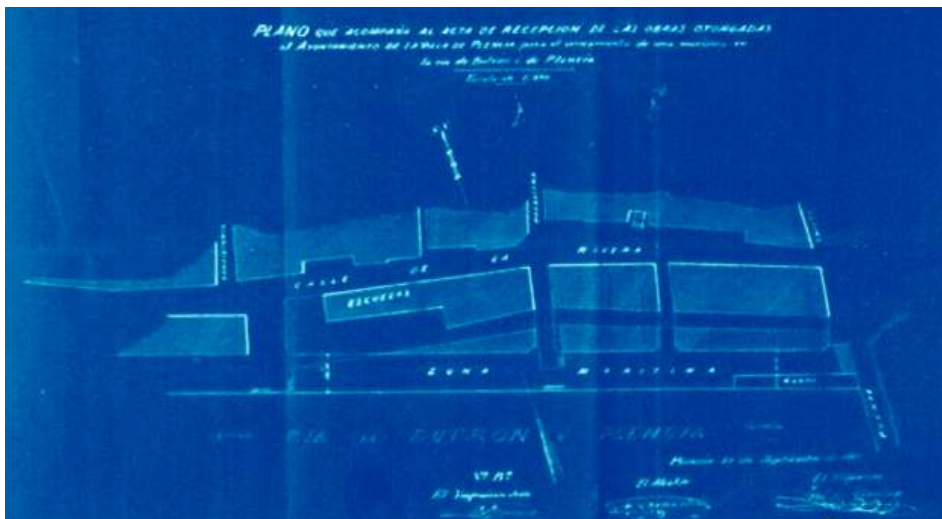


Fig. 9. Plano final de las obras de saneamiento de los antiguos muelles y del Paseo (1904). Fuente: Colección Museo Plasentia de Butron Museoa.

un plano y de una valoración de los terrenos, con el fin de ofrecérselos a los propietarios de los edificios colindantes que, de esta forma, verían ampliadas sus fincas, a la vez que se les abría un nuevo acceso. El beneficio para los propietarios era indudable, y muestra de ellos es que la totalidad acudieron a suscribir el acuerdo con el municipio.

Tabla 2: Edificios de Erribera (1 a 19), parcelas, propietarios y superficies (1901)

Parcelas	Número	Propietario	Superficie (metros cuadrados)
1	1	Josefa Zarraga	103
2	3	Tomasa Barbier	84
3	5	Juan Tomás Garay	92
4	7	Julián Fernández	78
5	9	Casimiro Laucirica	85
6	11	Piedad Andraca	84
7	13	Juan Bta. Andraca	75
8	15	Concepción Elorduy	78
9	17	Guadalupe Artaza	74
10	19	Juana Olaguibel	193
11	21	Escuela Municipal	393
12	–	Solar Libre (municipal)	279

Fuente: Elaboración propia a partir de A.H.M.P., Carp. 273, Exp. 3.

El acuerdo se concretó rápidamente, y ya el 14 de agosto de 1899 el alcalde Arturo Ibañez lo suscribía junto a los propietarios afectados. El visto bueno del ministerio de Obras Públicas llegó en abril de 1900, y la adjudicación final en noviembre de ese año⁵⁸.



Fig. 10. Plano de delimitación de las parcelas resultantes, sus medidas y adjudicación (José Bilbao Lopategui, 8 noviembre de 1904). Fuente: A.H.M.P., Carp. 273, Exp. 2.

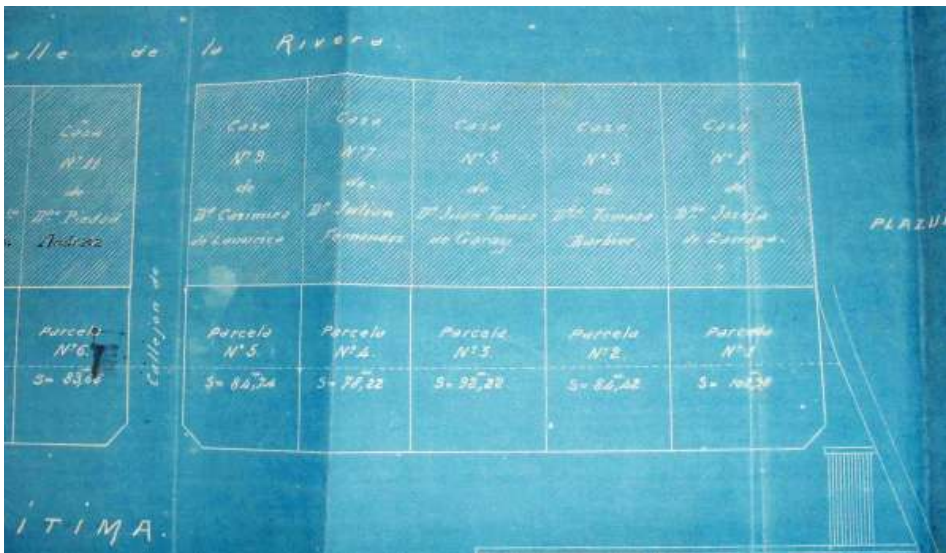


Fig. 11. Plano de delimitación de las parcelas resultantes, sus medidas y adjudicación (José Bilbao Lopategui, 8 noviembre de 1904) (detalle). Fuente: A.H.M.P., Carp. 273, Exp. 2.

58. A.H.M.P., Expediente relativo a la venta de parcelas en el muelle de la Ribera, Carp. 236, Exp. 5. La compraventa terminó formalizándose ante notario el 4 de agosto de 1907: A.H.M.P., Carp. 273, Exp. 2.

Sin embargo, el proyecto municipal iba acompañado de unas peculiares condiciones, que fueron determinantes en el resultado. En primer lugar, la oferta de venta a los propietarios de Erribera implicaba la aceptación de que el terreno resultante no podría ser construido, sino que quedaría como jardín delantero. Sólo se les permitía levantar galerías acristaladas, que no serían de fábrica o mampostería (es decir solo miradores de madera y cristal) y que podrían apoyarse en columnas de hierro hasta una separación máxima de dos metros desde la pared de la casa. Además, debían correr con el coste de levantar el nuevo cierre de las fincas hacia el paseo, que sería un zócalo de ladrillo, hidráulica o sillería con enverjado⁵⁹.

Estas condiciones debían constituir una de las prioridades del ayuntamiento al acometer este proyecto, ya que aparecen claramente manifiestas desde el acuerdo inicial de encargar la redacción a José Bilbao Lopategui en el verano de 1899, y se van repitiendo sin interrupción en los expedientes y dossiers relacionados. Incluso, sin tener cerrada la adjudicación definitiva, en abril de 1901, ya encontramos registrada una petición de Emilio Landa para que se fije la línea de la demarcación, ya que se disponía a realizar los trabajos de enrejados de los propietarios⁶⁰.



Fig. 12. Vista de los Paseos del muelle en las primeras décadas del siglo XX. Fuente: Colección Museo Plentzia de Butron Museoa.

59. A.H.M.P., Carp. 273, Exp. 2, y Carp. 236, Exp. 5.

60. A.H.M.P., Carp. 236, Exp. 5 (carta del 5 de abril de 1901).

6. EL PAPEL DE LOS PASEOS Y SU REPERCUSIÓN

Las razones aducidas para esta operación eran las habituales en este caso. Fundamentalmente, se mencionaba la mejora de la salubridad, y la higiene, junto al aumento del ornato y la comodidad en general del vecindario. La idea de *girar* las fachadas principales de las casas de Erribera, haciéndolas mirar al muelle, y colocar en ese lado una nueva delantera ajardinada acompañada de un cierre uniforme y de gran calidad, fue bien acompañada por los propietarios. Rápidamente las casas se fueron reformando y reedificando, liquidando la uniformidad arquitectónica original y, como puede apreciarse en la imágenes de la figura 12, los propietarios se apresuraron a adornarlas con balcones, miradores y otros símbolos prestigiosos⁶¹. Todo ello representaba el afán por trasladar a Plentzia la imagen de residencia elitista asociada a las poblaciones veraniegas que estaba implícita en el diseño general del proyecto. En una primera lectura algo apresurada, que investigaciones posteriores deberán contrastar, parecía responder a los intereses dominantes en una parte de los grupos acomodados de la Villa, que podríamos vincular al sector de la propiedad inmobiliaria y de los servicios.

La zona había cambiado ya totalmente su consideración, de su nacimiento en el límite del espacio portuario y popular no quedaba casi nada, y todos los esfuerzos iban dirigidos a convertirla en la nueva área de lujo o calidad. Y es que con anterioridad, la lógica espacial y la tendencia tradicional del crecimiento de la Villa llevaba a la definición de la zona residencial más cualificada en la parte más alta, en Uruburu y Gaminiz. El hecho de que se tratase de barrios en litigio secular con la anteiglesia de Gorliz, que sólo se “resolvió” a favor de la jurisdicción de Plentzia en 1926, debió condicionar esta vía de expansión⁶².



Fig. 13. Vista de los Paseos del muelle en las primeras décadas del siglo XX. Fuente: Colección Museo Plentzia de Butron Museoa.

-
61. Como anécdota, sobre buena parte de las verjas de acceso actuales de las casas van colocadas las características letras que representan las iniciales de los propietarios en el momento de su realización, que coinciden casi perfectamente con las de los nombres de la lista de la tabla 2.
62. La peliaguda y extremadamente enredada cuestión de los límites jurisdiccionales entre Plentzia y Gorliz, se puede consultar desde las dos localidades: URIARTE, M. A. *Plentzia:...*, op.cit.; pp. 177-180; TORRECILLA GORBEA, M. J. *Monografía...*, op.cit.; pp. 46-54.

En este sentido, la definición ordenada, planificada y de calidad planteada en la formación de los Paseos del muelle, inaugura una nueva época para Plentzia. A partir de ahora, todas las nuevas iniciativas (no sólo las de urbanización) pasaron a fijarse prioritariamente sobre los espacios ribereños de la ría, que hasta ese momento habían tenido un papel bastante marginal. Los Paseos se convirtieron en la primera de una serie de operaciones de cierre, saneamiento y ocupación de distintas porciones del curso antiguo de la ría, creando toda una nueva orilla entre el Astillero y la playa. Por esta vía, se fueron creando nuevos espacios urbanizables (Relleno, Labasture, Areatza, Puerto, Txurrua, Ondarreta). El mismo proceso dio lugar a la transformación de las pequeñas marismas y eriales a lo largo de la carretera nueva de Areatza hacia Gorliz (Areatza, Iturgitxi, Arriko-Arritxu). La mayoría de estas operaciones comenzaron a ponerse en marcha casi a la vez que se realizaban los Paseos del muelle, y fueron los que inmediatamente protagonizaron las principales transformaciones de Plentzia durante la primera mitad del siglo XX. Además, estos nuevos espacios que se generaron entonces pasaron a concentrar, casi sin excepción, todas los nuevos equipamientos locales: edificio del ayuntamiento, frontón y otras instalaciones deportivas, centros educativos, kiosco de música, o círculo recreativo⁶³.



Fig. 14. Vista desde el Astillero del edificio del Casino poco después de la ampliación de 1910. Fuente: Colección Museo Plentzia de Butron Museoa.

En definitiva, este primer ensanche de Plentzia hacia los Paseos supuso una radical ruptura de las tradiciones urbanas de la Villa. Sin embargo, resultaba completamente natural en su contexto, y especialmente al realizarla bajo el impulso de la demanda veraniega de vivienda y servicios. De esta forma, Plentzia se pudo dotar de una primera oferta de vivienda de calidad, a la vez que se generaba una nueva fachada pintoresca y atractiva.

63. Tengo la intención de continuar la investigación que ha dado lugar a este trabajo precisamente sobre esos procesos.

Si al comienzo de este trabajo remarcábamos el paralelismo histórico entre Plentzia y Portugalete, resulta evidente que si hay un modelo formal cercano al que se refieren los Paseos de Plentzia es el paseo del muelle de Churruca en Portugalete (ver figura 6), que sin duda estuvo muy presente en el pensamiento de los dirigentes plentziarras. Tanto el diseño del paseo como el esquema de los edificios levantados presentan evidentes similitudes, y algo parecido podemos señalar sobre la sociabilidad que se desarrolló alrededor (el rito del paseo). Incluso, si el paseo de Portugalete arrancaba con el edificio del Hotel Calvo, el de Plentzia se cerraba con el Casino Aurrera, sin duda, el edificio icónico y la institución emblemática de lo que los pudientes de Plentzia ambicionaban para su pueblo alrededor del año 1900.