

“La vida en la Ciudad”: comportamientos urbanos en la nueva metrópoli de la Ría de Bilbao (1890-1930)*

(“Living in the City”: urban behavior in the new
metropolis of Ría de Bilbao (1890-1930))

García Abad, Rocío

Univ. del País Vasco (UPV/EHU). Dpto. de Historia Contemporánea.
Grupo de Investigación de Demografía Histórica e Historia Urbana.
Bº Sarriena, s/n. 48990 Leioa
rocio_garcia@ehu.es

Recep.: 29.03.2012

BIBLID [1136-6834 (2012), 38; 227-259]

Acep.: 28.06.2012

A finales del siglo XIX una serie de municipios en torno a Bilbao comienza un proceso de industrialización, urbanización, modernización e innovación social que supondrá la configuración de la metrópoli de la Ría de Bilbao. Nacen entonces una serie de nuevas ciudades industriales donde se ponen en funcionamiento nuevos comportamientos demográficos, económicos, sociales, de cultura del ocio, etc., en definitiva, una nueva forma de vida urbana cuyos principales aspectos abordamos en este trabajo.

Palabras Clave: Ciudades. Modernización. Urbanización. Transición demográfica. Sociabilidad urbana. Innovación social.

XIX. mendearen amaieran, Bilbo inguruko udalerrri multzo batek industrializazio, urbanizazio, modernizazio eta gizarte berrikuntzaren prozesuari ekin zion; horrek Bilboko ltsadarreko metropolia itxuratzea ekarriko zuen. Orduan hiri industrial berri batzuk sortu ziren, eta haietan jokabide berriak jarri ziren abian: demografikoak, ekonomikoak, sozialak, aisia kulturari dagozkionak, etab., hots, hiri bizitza molde berria. Horren alderdi nagusiei ekiten diegu lan honetan.

Giltza-Hitzak: Hiriak. Modernizazioa. Urbanizazioa. Trantsizio demografikoa. Hiri gizartekoitasuna. Gizarte berrikuntza.

À la fin du XIXème siècle une série de communes des alentours de Bilbao commence un processus d'industrialisation, urbanisation, modernisation et innovation sociale qui représentera la configuration de la métropole de la Ría de Bilbao. Apparaissent alors une série de nouvelles villes industrielles dans lesquelles surgissent de nouveaux comportements démographiques, économiques, sociaux, de culture des loisirs, etc., en définitive, une nouvelle forme de vie urbaine dont nous abordons les principaux aspects dans ce travail.

Mots-Clés: Villes. Modernisation. Urbanisation. Transition démographique. Sociabilité urbaine. Innovation sociale.

* Este trabajo ha contado con una ayuda a la investigación del año 2008 de Eusko Ikaskuntza.

1. INTRODUCCIÓN¹

La sociedad contemporánea es esencialmente urbana. La mayoría de la población y de la riqueza mundial se concentra en las ciudades, lo que las convierten en un objeto de estudio de primer orden si queremos acercarnos a los comportamientos de las sociedades en la contemporaneidad.

En el contexto en el que nos movemos, la metrópoli de la Ría de Bilbao, es a finales del siglo XIX cuando se producen las principales modificaciones, expresión de las nuevas relaciones económicas y sociales derivadas de la industrialización y la formación de la sociedad capitalista. Es en estos momentos cuando nace la nueva ciudad industrial, el antecedente directo de las ciudades en las que vivimos y de las que formamos parte en la actualidad.

En concreto, la metrópoli de Bilbao comenzará un proceso de urbanización y especialización, creándose unas nuevas ciudades industriales que van a tener un ciclo de duración de un siglo, hasta que en las últimas décadas del siglo XX entren en crisis como modelo, y hayan tenido que adaptarse y reorientarse hacia otros sectores –el sector terciario- ya en pleno siglo XXI.

Por lo tanto, no creo que sea necesario insistir demasiado en lo importante y el interés que tiene estudiar lo que fueron los comienzos de la configuración de lo que hoy conocemos como metrópoli de Bilbao.

Aunque estemos ante un estudio de caso, la metrópoli de la Ría de Bilbao, el modelo de urbanización que representa, puede ser extrapolable a otros ejemplos o fenómenos de urbanización, así como sus consecuencias para la nueva población urbana, y los cambios en los comportamientos de la nueva vida urbana.

2. LA URBANIZACIÓN, SIGNO DE MODERNIDAD

La industrialización marca una nueva etapa de la expansión de las ciudades, una nueva revolución urbana, entendida como un cambio radical de las ciudades que tienen que adaptarse a la nueva realidad: sociedad capitalista, sociedad de clases, fábricas e industrias,... Las “ciudades industriales”, surgidas por la aparición de nuevas formas productivas, renuevan el modelo urbano tradicional debido a la aparición de un nuevo modo organizativo que incluye nuevas clases sociales, nuevas élites dirigentes y nuevos modos de legitimación política. La nueva ciudad recibe la herencia de las ciudades que le precedieron, pero incorpora los nuevos mecanismos productivos, tecnológicos y organizativos derivados del desarrollo del capitalismo y del estado nación. *“El desarrollo del nuevo modelo económico forzó la modificación de la organización productiva y distri-*

1. Este trabajo de investigación se ha desarrollado en el Grupo de Investigación de Demografía Histórica e Historia Urbana del Dpto. Historia Contemporánea de la Universidad del País Vasco.

butiva, de acuerdo a las necesidades de implantación industrial y a las características de la nueva red de infraestructuras (principalmente ferrocarriles y tranvías)"².

La industrialización conlleva, en primer lugar, la fundación de nuevas ciudades de nueva planta en lugares en donde antes no había sino enclaves rurales de pequeña entidad. Allí donde se inició una actividad industrial, bien fuera de carácter extractivo, bien de actividad portuaria o por ubicación de nuevas fábricas, en esos lugares precisamente, surgieron nuevas poblaciones de tipo urbano. A esto hay que añadir que casi todas las ciudades pre-existentes a la industrialización y de manera muy particular, las capitales político-administrativas, vieron aumentar las actividades económicas relacionadas con la nueva economía y su número de habitantes procedentes, en su mayoría, de los flujos inmigratorios. Su expansión fue acompañada de nuevos planes urbanísticos, conocidos como los Ensanches, de los que todas las grandes capitales españolas, con mayor o menor éxito o magnificencia, participaron en las décadas interseculares. En toda Europa se asiste durante la segunda mitad del s. XIX y principios del siglo XX a la supresión de las murallas y a la expansión urbanística de las ciudades existentes, consecuencia del aumento de la población y del desarrollo económico de las mismas. La fisonomía de estas ciudades cambia profundamente con la aparición de nuevas infraestructuras (alcantarillado, alumbrado,...), nuevos transportes (tranvías, ferrocarriles, carreteras, avenidas, calles asfaltadas...) y nuevos materiales e innovaciones. Se busca una ciudad que se adapte a las nuevas circunstancias, que sirva para vivir y tenga cierta funcionalidad económica.

La revolución industrial condicionó un tratamiento específico del espacio urbano y del territorio, en la medida en que facilitó el ascenso de una nueva clase social que mostró una decidida voluntad por extender el campo de la producción industrial clásica a aquel otro que se refería, estrictamente, a la producción del espacio. Dicho espacio va a gozar de un efecto de representación de clase. Había que hacer una transformación radical de la ciudad como una forma de representación social. Un nuevo modelo de ciudad, entendida como realidad total.

En la "ciudad industrial" aparecen, por una parte, unas nuevas clases dirigentes que tratarán de imponer sus modelos y por otra, masas de trabajadores necesarias para alimentar de mano de obra a las nuevas industrias. Esta clara división social va a llevar aparejada una también clara segregación del espacio.

Esta segregación social provoca que durante la etapa industrial convergieran en las ciudades dos realidades urbanas diferentes: por un lado barrios planificados, fundamentalmente habitados por burgueses y clases medias³; y por otro,

2. BEASCOECHEA (2007: 25).

3. La ciudad se convirtió en el nuevo espacio de inversión de la burguesía. Se acometieron obras necesarias, como el derribo de cercas y murallas que impedían la expansión de la ciudad, la mejora de infraestructuras viarias y de abastecimiento (red de alcantarillado, agua corriente y electricidad) y el desarrollo de los transportes, sobre todo el ferrocarril y el tranvía.

barrios que crecieron desordenadamente, los suburbios marginales obreros. La planificación burguesa se reflejó, principalmente, en tres ámbitos dentro de la ciudad: los ensanches, modelo de planificación burguesa de segregación social y funcional del espacio de la ciudad⁴; la apertura de grandes vías de comunicación que atravesaban las ciudades; y las ciudades-jardín⁵. La burguesía que vivía en los cascos viejos se desplazó al ensanche, a donde se desplazaron los centros económicos y administrativos –banca, bolsa– y los clubs de esparcimientos, quedando el casco viejo como espacios degradados de la sociedad.

Por su parte, la llegada masiva de población para trabajar en las industrias concentró a la mayor parte de los emigrantes en suburbios marginales, que se diferenciaban de los espacios planificados por la existencia de grandes bloques de viviendas, la carencia de los servicios más básicos –como agua corriente, electricidad o alcantarillado–, la falta de jardines e infraestructuras de comunicaciones, y, en general, pocas condiciones de habitabilidad. En estos barrios se concentró la masa laboral, que comparte el espacio periférico con las grandes e insalubres instalaciones industriales.

Fruto de esta marcada segregación social del espacio surgen modelos diferentes de ciudades, y ciudades especializadas, como las ciudades obreras, las ciudades más terciarizadas, las ciudades mixtas (industriales, de servicios) y las ciudades de ocio de las nuevas clases dirigentes (localidades de baños, balnearios,...). Y dentro de las ciudades surgen también áreas específicas, como el centro monumental, las zonas residenciales burguesas (los ensanches en España), las barriadas obreras, etc.

Este proceso de surgimiento de la nueva "ciudad industrial" tiene lugar en toda Europa. Desde 1750 una nueva ola de urbanización recorre toda Europa, para extenderse luego al resto del mundo. Es en esta época de la primera revolución industrial cuando se consolidaron las grandes metrópolis tal como las conocemos hoy. Inglaterra fue la pionera en este modelo de "ciudades industriales" desde principios del siglo XIX. El conjunto de la metrópoli de la Ría de Bilbao se encuentra claramente integrada en el modelo y participa de las mismas características⁶.

4. En España, los proyectos de Cerdà en Barcelona y de Castro en Madrid fueron los de mayor envergadura, pero también se llevaron a cabo planos de este tipo desde finales del siglo XIX hasta las primeras décadas del siglo XX en ciudades como Zaragoza, Bilbao o Pamplona.

5. La idea de acercar «el campo» a la ciudad no suscitó en España tanto interés como en los países europeos, salvo algunos casos como el del urbanista Arturo Soria y su Ciudad Lineal de Madrid. La burguesía era reacia a abandonar la ciudad por lo que la idea derivó en los llamados «barrios-jardín» dentro de la propia ciudad, que supusieron la aparición de pequeños barrios de viviendas unifamiliares de alta calidad, en espacios de baja densidad de población que concentraron a los grupos sociales de mayor renta. Surgieron así Pedralbes o Bonanova en Barcelona, El Viso en Madrid, el barrio de Neguri en Bilbao, entre otros.

6. En GONZÁLEZ PORTILLA ET AL. (2001) podemos seguir el estudio entre 1876 y 1930, y en GONZÁLEZ PORTILLA ET AL. (2009) el estudio de la comarca metropolitana se continúa en el tiempo histórico 1940-1975.

Las ciudades son las verdaderas protagonistas del período de modernización en la gestación de la sociedad contemporánea. La ciudad es producto y agente a la vez de modernización⁷. Las ciudades fueron percibidas como iconos de modernidad y se convirtieron en puntos neurálgicos desde donde se difundieron las nuevas pautas sociales, ejerciendo un creciente influjo sobre su entorno, proyectando hacia fuera las ideas modernizadoras. Cualquier comportamiento social en general, y demográfico en particular, tiene su origen y gestación en las ciudades cada vez más grandes que abarcan cada vez a un mayor número de personas. Todo lo nuevo que esta sociedad modernizada generó tuvo su germen en una ciudad grande: partidos políticos, sindicatos obreros, las posibilidades de educación y de promoción social, el descenso de la fecundidad y de mortalidad, mayores y mejores niveles de vida, los movimientos de masas, de consumo y de ocio como el cine, un tejido social complejo, los nuevos inventos como el ferrocarril y el tranvía, la luz de gas en las calles, el agua en las casas, y los nuevos medios de comunicación: el teléfono, los periódicos y la fotografía.

Las ciudades hicieron factible la existencia de la sociedad de masas, la nacionalización de la vida o la difusión a gran escala de la prensa. Posibilitaron otras formas de hacer política, más democráticas, y en las ciudades se desarrollaron las protestas. Permitieron la cultura de masas, la secularización, la aparición de nuevas formas de esparcimiento, y hábitos y comportamientos nuevos. Todos los comportamientos demográficos de signo moderno, como el descenso de la fecundidad o el éxito en la batalla por el descenso de la mortalidad, fueron pioneros y primeramente implantados en las grandes ciudades, y a partir de ahí fueron contagiándose al resto del territorio. Es lo que se conoce como la "urbanización demográfica"⁸. En general, las ciudades crearon las condiciones para

7. El interés en historia contemporánea por el papel de las ciudades en la modernización es patente. A modo de selección se puede consultar en el ámbito europeo: ABRAMS Y WRIGLEY (1978), HOHENBERG Y LEES (1985), LAWTON (1989), LAWTON y LEE (1989), RODGER (1993), JAN DE VRIES (1987), DER WOUDE, DE VRIES y HAYAMI (1990), BENEVOLO (1993), MORRIS y RODGER (1993).

En España, se puede consultar los trabajos de ARPAL (1983), BAHAMONDE (1993), GUARDIA, MONCLÚS y OYÓN (1994), GARCÍA BALLESTEROS (1995), GARCÍA DELGADO (1992), GÓMEZ MENDOZA y LUNA RODRIGO (1986), GOZÁLVEZ (1991), JÜRGENS (1992), REHER (1994), SAMBRICIO (1996) y WALTON (2003).

Por último, en el País Vasco contamos con los trabajos de GARCÍA MERINO (1987), MIKELARENA (1993), BASURTO, JAVIER MARZANA y SANTANA (1994), GONZÁLEZ PORTILLA ET AL (1995, 2001 Y 2009), BEASCOECHA GANGOITI (2007), PAREJA ALONSO (1997), ARTOLA GALLEG0 (2000) y RIVERA BLANCO (1992).

8. Véase al respecto el trabajo de GARCÍA ABAD, PAREJA ALONSO y ZARRAGA SANGRONIZ (2006), publicado en BEASCOECHA GANGOITI, GONZÁLEZ PORTILLA y NOVO LÓPEZ (2006), obra que es fruto del II Congreso Internacional Hispano-Mexicano sobre "La Ciudad Contemporánea", y que lleva celebrándose desde el año 2002 de forma periódica con expertos que trabajan y reflexionan sobre la ciudad contemporánea. Acaba de publicarse el libro que recoge los trabajos del II Congreso en CONTRERAS CRUZ y PARDO HERNÁNDEZ (2009); y recientemente ha tenido lugar el IV Congreso en Bilbao en septiembre de 2009, bajo el título *La Ciudad Contemporánea: Procesos de Transición, Cambio e Innovación*, (BEASCOECHA y ZÁRRAGA, 2010).

que una nueva sociedad fuera emergiendo. Cuando hablamos de una urbanización demográfica, nos referimos a que las ciudades generaron, lideraron y extendieron sus nuevos patrones de comportamiento socioeconómico a sus áreas colindantes, es decir, a las rurales, que serán cada vez menos significativas y menos representativas del nuevo mundo contemporáneo. En este sentido, la demografía no fue una excepción, y recorrió en paralelo a todo el proceso de cambio toda una renovación de comportamientos en sus pautas e indicadores visibles.

A lo largo del siglo XX se produjeron tres fenómenos que consolidaron a las ciudades como los espacios más dinámicos: un fuerte crecimiento demográfico, un crecimiento de la industrialización y un gran desarrollo urbano. Algunas ciudades y áreas metropolitanas españolas, como Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia y capitales de provincia, comenzaron un rápido crecimiento que repercutió en la morfología y la estructura urbana.

El modelo de ciudad industrial entró en crisis en el último cuarto del siglo XX. Los datos económicos y demográficos de estos años confirman el final de un modelo industrial y demográfico. Los sectores económicos y las industrias en las que se había basado el desarrollo industrial del siglo anterior entran en una profunda crisis a partir de 1975, lo que conduce o a la simple extinción o al redimensionamiento de importantes sectores económicos y de las empresas que les venían sirviendo de soporte.

3. OBJETIVOS, FUENTES Y METODOLOGÍA

A finales del siglo XIX se producen en el marco geográfico de la Ría de Bilbao grandes cambios que van a ser el germen de la configuración actual de la metrópoli Ría de Bilbao. La cuenca minera de Triano-Somorrostro y la ría del Nervión hacen posible, entre otros factores, el nacimiento de una de las zonas industriales más dinámicas de España. El aporte humano, la fuerte inmigración que se generó al calor de la amplia oferta de trabajo, las innovaciones tecnológicas y el aporte de capitales darán lugar al nacimiento, desarrollo y consolidación del nuevo hábitat urbano-industrial de la Ría de Bilbao.

Surge en este momento un nuevo espacio, un espacio de competencia entre la industria que se asienta en los mejores enclaves, y la población, en constante crecimiento, gracias a la inmigración. Y en el seno de este nuevo espacio surge una nueva vida, la vida urbana: un nuevo concepto de vida, un nuevo tipo de trabajo –sometido al ritmo de la fábrica– una nueva sociabilidad, nuevas infraestructuras, nuevas viviendas, nuevos hábitos sociales –el café, la taberna–.

Dentro de la Metrópoli de Bilbao surgirán ciudades con una distinta especialización: ciudades mineras, ciudades industriales, ciudades obreras y ciudades residenciales y de ocio; con sus propias y diferentes características.

A lo largo de las siguientes páginas vamos a reflexionar sobre los nuevos comportamientos demográficos y sociales que se desarrollan en el nuevo contexto de la metrópoli de la Ría de Bilbao. Comenzaremos con una breve descripción del proceso de industrialización y modernización que explica el nacimiento y consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao, contextualizado en un proceso más amplio, en el marco de la tercera revolución urbana que experimentan las nuevas sociedades industrializadas en toda Europa occidental.

Centrándonos ya en la metrópoli de Bilbao, objeto de nuestro estudio, analizaremos la articulación urbana y la segregación espacial dentro de la misma: las ciudades mineras, las ciudades meramente industriales (Barakaldo y Sestao), las ciudades residenciales de obreros (Portugalete) y ciudades residenciales y de turismo (Getxo).

Una vez analizada la configuración de la nueva metrópoli, uno de los objetivos claves de este trabajo es el análisis de los nuevos comportamientos demográficos urbanos: la mortalidad, natalidad y nupcialidad en el nuevo contexto urbano. La mortalidad, al menos en un primer momento, experimenta un aumento, descendiendo la calidad de vida de los nuevos moradores urbanos. Es lo que los expertos denominan "urban penalty", referido al coste en calidad de vida que tienen estas nuevas ciudades en los primeros años de su surgimiento, relacionado con la deficiencia en infraestructuras, en viviendas, en higiene. Prestaremos especial atención al estudio de los procesos migratorios, fenómeno consustancial al desarrollo urbano. Las migraciones han transformado históricamente nuestras ciudades convirtiéndose en un importante factor de crecimiento demográfico y un elemento de innovación.

El otro pilar de esta investigación es la reflexión sobre la nueva vida urbana, desde un punto de vista amplio y abarcando temas diversos, desde el nuevo espacio de trabajo: el trabajo minero e industrial; la adaptación del trabajador al nuevo ritmo de trabajo impuesto por la fábrica; el desarrollo de las infraestructuras: agua, comunicaciones, ferrocarril... y su impacto en la configuración urbana; o los nuevos espacios de sociabilidad: bares, cafés, paseos; y los nuevos modos sociales, como el veraneo para las nuevas clases burguesas enriquecidas. Esta nueva vida urbana no estuvo exenta de resistencias y tensiones, entre los que anhelaban el retorno al pasado idílico rural. Recogeremos estas tensiones y expectativas con respecto a la nueva experiencia urbana, y testimonios de resistencias a los cambios.

El enfoque de este proyecto de investigación pretende ser multidisciplinar, abarcando desde el estudio de comportamientos demográficos –mortalidad, natalidad o migraciones–, a urbanos o geográficos, como son la distribución del espacio en las nuevas ciudades, o sociales como aspectos relacionados con la sociabilidad y el nuevo ocio. Y es que la complejidad de la configuración del nuevo espacio urbano requiere de un estudio multidisciplinar. De hecho, esta temática ha sido abordada desde distintas disciplinas. Por una parte los geógrafos son los encargados de hacer la historia urbana y de analizar la configuración urbana de las nuevas poblaciones. Al respecto, y referido al contexto de la Ría de

Bilbao contamos con los trabajos de los historiadores J.M. BEASCOECHEA, P. NOVO LÓPEZ y S. SERRANO en la obra de M. GONZÁLEZ PORTILLA (2001) que aparece referida en la bibliografía; y los trabajos de L. V. GARCÍA MERINO (1987), J. JUARISTI (1985) y A. AZPIRI (2000), entre otros. Cuestiones demográficas han sido objeto de otros estudios, como los que han constatado el aumento de la mortalidad y el descenso de las condiciones de vida en las nuevas ciudades mineras e industriales de la Ría de Bilbao en los primeros años de la industrialización, como P. PÉREZ-FUENTES (1993), M. ARBAIZA (1995), A. PAREJA (1997), M. GONZÁLEZ PORTILLA (ed.) (2001: vol. 1: 285-390) y PÉREZ CASTROVIEJO (2006); D. REHER (2001) hace un estudio más general sobre los efectos negativos de la urbanización. Por supuesto, las nuevas ciudades van unidas a la inmigración, que conforman el capital humano en constante crecimiento de las nuevas ciudades, y que también ha sido objeto de estudio incluso por la que suscribe este proyecto R. GARCÍA ABAD (2005) y M. GONZÁLEZ PORTILLA (ed.) (2001), donde podemos encontrar los últimos trabajos referidos al contexto de la Ría de Bilbao y al fenómeno de las migraciones. Los aspectos de la sociabilidad también han sido abordados desde la historia social, con trabajos como recogidos en la obra editada de L. CASTELLS (1999) y R. RUZAFÁ (1996 y 2002).

Respecto a las *fuentes* utilizadas, esta investigación se basa fundamentalmente en la información extraída de los *censos de población* y los *padrones de habitantes* de una muestra representativa de las distintas localidades que conforman la Metrópoli de la Ría de Bilbao. Son éstas las fuentes que nos van a permitir contextualizar el proceso de crecimiento y surgimiento de las nuevas ciudades, y el estudio de los habitantes de estos nuevos enclaves urbanos: población inmigrante/nativa, jornalero, distribución espacial,...

En concreto, contamos con una muestra de diez municipios representativos de las diferentes realidades o zonas que configuran la Metrópoli de la Ría de Bilbao: *Barakaldo* es el municipio emblemático fabril siderúrgico de la margen izquierda; la zona minera está ampliamente representada con los municipios del *Valle de Trápaga-Trapagarán, Abanto y Zierbena, Ortuella y Galdames*, de gran importancia en los primeros momentos de la revolución industrial; *Getxo*, municipio residencial de la margen derecha a donde van a establecer su residencia las clases altas y los nuevos ricos que surgen de la industrialización; *Portugalete, Erandio y Leioa*, municipios obreros y de clases medias modestas a ambos márgenes de la ría, y residencia de muchos obreros que trabajan en las fábricas de los municipios fabriles cercanos; *Basauri*, municipio de una industrialización algo más tardía y que cierra el estuario de la ría de Bilbao; y *Bilbao*, la capital de la metrópoli. El periodo analizado incluye padrones de habitantes desde 1877-80 hasta 1935, abordando todo el período de la primera revolución industrial y el proceso de modernización⁹.

9. Esta documentación se encuentra en el Banco de Datos de población del Grupo de Demografía Histórica y Urbanismo de la Universidad del País Vasco /E.H.U., dirigido por Manuel González Portilla y al que pertenezco. Mi agradecimiento a dicho grupo de investigación por la utilización de dicho banco así como por la ayuda prestada en mi investigación.

Para los aspectos relacionados con los efectos demográficos de la urbanización y de la fuerte inmigración sobre la población se ha utilizado la información recogida en el *Registro Civil* sobre los acontecimientos vitales –natalidad, mortalidad, nupcialidad y migración.

Tabla 1. Padrones de habitantes utilizados

Municipio	Año	Muestra	Población Total	% muestra
Barakaldo	1890	6.561	10.419	62,97
	1930	4.524	34.209	13,22
Valle de Trápaga	1888	4.703	5.172	90,93
	1920	6.938	6.938	100
Abanto y Zierbena	1889	1.761	7.153	24,62
	1930	4.630	9.878	46,87
Ortuella	1890	1.433	3.762	38,09
	1924	2.438	4.646	52,48
Galdames	1890	1.435	1.435	100
	1935	2.007	2.976	67,44
Getxo	1884	876	3.649	24,01
	1925	3.384	12.993	26,04
Portugalete	1884	3.086	3.086	100
	1920	3.505	7.629	45,94
Erandio	1889	3.258	3.058	100
	1920	6.885	10.045	68,54
Leioa	1889	941	941	100
	1920	3.125	3.249	96,18
Basauri	1876	913	913	100
	1835	3.537	9.444	37,45
Bilbao	1900	10.979	93.838	11,7
	1935	5.778	175.023	3,30

Fuente: Elaboración propia a partir de los correspondientes padrones de habitantes.

Por último, aunque no por ello menos importantes, a estas fuentes cuantitativas, tenemos que añadir la utilización de otras de un carácter más cualitativo, como son las *fuentes literarias y hemerográficas*, y donde encontraremos las principales referencias a la nueva sociabilidad, el nuevo ocio, las reticencias a la nueva vida urbana, las tensiones internas, las expectativas, los cambios en los hábitos y costumbres,...etc. Entre la prensa de la época que aquí nos concierne destacamos los periódicos *El Noticiero Bilbaíno* y *El Liberal*.

4. LA URBANIZACIÓN DEL PAÍS VASCO

De la afirmación de que las ciudades fueron el germen a partir del cual llegaremos a un punto final en el que ya no será posible distinguir entre mundo rural y mundo urbano, como sucede hoy en día, no puede concluirse que el proceso de urbanización y de contagio fuera uniforme, no ya sólo en el tiempo, sino en las formas que adoptó. La realidad, como ha constatado abundantemente la historiografía urbana, es que hubo diferentes modelos urbanos, que finalmente convergieron en el mismo punto, pero cuyo recorrido y comportamiento no puede entenderse como equivalente en todos los lugares. En este sentido, el País Vasco, a pesar de sus reducidas dimensiones espaciales dentro de la península, contiene tres modelos diferentes de proceso de cambio económico, pero sobre todo, de modelos urbanos sustancialmente distintos en personalidad y dedicación económica principal. Bilbao, será la capital industrial por excelencia, de modelo y comportamiento más clásico; San Sebastián-Donostia, ciudad terciaria y de ocio; y Vitoria-Gasteiz, ciudad tradicional y conservadora, más ligada al sector primario. A pesar de ello, las tres recorrieron, a distintos ritmos e intensidades, las mismas pautas demográficas renovadoras, para converger en comportamientos bastante similares. Por eso, el País Vasco constituye un magnífico laboratorio de exploración para entrever los mecanismos de diferenciación urbanos y de sus distintos efectos sobre sus áreas de influencia.

En esta tabla se puede ver en toda su dimensión el fenómeno al que nos estamos refiriendo. En el momento de la transición hacia la modernización, hacia 1860, el nivel de urbanización alcanzado por el País Vasco era muy modesto. En ninguno de los territorios era superior al tercio de su población. Hay que precisar, no obstante, que la tierra vasca nunca fue una sociedad con tradición urbana. De hecho, durante el Antiguo Régimen sus capitales nunca superaron el umbral de los quince mil habitantes, en contraste con el sur de España, que ya había conocido aglomeraciones urbanas que superaron los cien mil habitantes en distintas fases de su historia.

A partir del término de la segunda guerra carlista, hemos de diferenciar entre los divergentes procesos sufridos por las tres provincias. Efectivamente, a partir de 1887, de forma ya muy clara, los territorios de Bizkaia y Gipuzkoa comienzan a disparar sus porcentajes de población urbana y a dejar a Álava en porcentaje casi inamovible a lo largo del tiempo. El umbral de superación del cincuenta por ciento de población urbana se alcanza primero en Bizkaia para la fecha de 1900 y en un tiempo récord. En Gipuzkoa, habrá que esperar hasta 1910, y en Álava

Tabla 2. Porcentaje de población de la provincia residiendo en entidades de población de más de 5.000 habitantes

	Alava	Bizkaia	Gipuzkoa
1860	20,06	17,42	28,71
1877	26,77	21,37	32,52
1887	30,03	36,35	41,05
1900	31,85	52,80	43,99
1910	33,85	59,22	51,69
1920	35,25	62,56	55,68
1930	39,01	70,41	67,95

Fuente: Elaboración propia a partir de los Censos de población.

nunca llegará a superar durante este periodo una población mayoritariamente urbana (en 1930 un 39%). En el País Vasco la industrialización de 1876-1930 supuso un avance sustancial de la población urbana, que pasó de suponer el 22,3% de la población vasca en 1860 al 65,9% en 1930. En Bizkaia, el proceso ascendió del 17,2% al 70,4%. El motor del cambio en esta provincia fue el área metropolitana de la Ría de Bilbao, que pasó de suponer el 26,4% de la población de Bizkaia, en el primer año, al 62,7% en el segundo, ascendiendo de 44.621 a 304.364 habitantes respectivamente¹⁰.

El estuario de la ría, como puerto, va a concentrar una importante industria pesada vinculada a la siderometalurgia, construcción naval, química y de transformados básicos, además de la minería de hierro en su primera etapa industrial. En Álava, la industrialización es posterior y va a girar en torno a la ciudad de Vitoria-Gasteiz. En cambio, en Gipuzkoa, la industrialización avanza a partir de comarcas y localidades dispersas a lo largo y ancho de la provincia, de vieja tradición artesano-industrial, y lo hace básicamente en forma de pequeñas y medianas empresas, frente al modelo vizcaíno dominado por las grandes empresas y sociedades.

Por otra parte, las dos provincias costeras viven procesos industriales diferenciados, pero lo hacen dentro del mismo tiempo histórico. Hacia 1930 habían terminado su primera etapa de industrialización y modernización social. La evolución urbana nos lo confirma. En 1860, la población que vivía en localidades de más de 5.000 habitantes suponía el 21,4% en Bizkaia y el 32,5% en Gipuzkoa. En 1930, los porcentajes ascendían al 70,4% y 68,0% respectivamente. Por el

10. GONZÁLEZ PORTILLA ET AL (2001: vol. I, 85-103).

contrario, a la provincia de Álava todavía le quedaba un buen tramo por recorrer. Su población urbana alcanzaba un escaso 39% en 1930. Alcanzará el porcentaje de las otras dos provincias tan sólo entre treinta y cuarenta años más tarde, en la década de 1960. Todavía en esta fecha un 58,3% de los alaveses vivían en núcleos urbanos; diez años después, en 1970, este porcentaje ascenderá ya al 77,3%.

El resultado final es que las provincias costeras llegarán a albergar en entidades urbanas a dos tercios de su población territorial. Cabría hacer una precisión final, no obstante, en un ejercicio de comparación entre ambos territorios. Entre 1860 y 1887 el porcentaje de población urbana de Gipuzkoa será el mayor de los registrados en todo el País Vasco, aunque no era precisamente en estos años en los que este territorio creció más intensamente. Esto es posible explicarlo debido a la unidad de medida que hemos adoptado para este indicador de urbanización, es decir, los municipios mayores de 5.000 habitantes. La población guipuzcoana está repartida por su territorio en pequeñas entidades recorriendo sus valles que conducen al mar. De este modo, su población urbana fue extendiéndose como una mancha ocupando de forma homogénea la provincia. No ocurrió lo mismo en Bizkaia. La población urbana en este momento histórico se configuró casi exclusivamente alrededor del reducido espacio geográfico que arrancaba en Bilbao como cabecera y recorría las dos márgenes de la Ría hasta su salida al mar. De hecho, el porcentaje de población urbana vizcaína en 1930, un 70%, coincide exactamente con el que representa el conjunto de los municipios de esta gran área metropolitana con respecto a Bizkaia¹¹.

5. EL NACIMIENTO Y CONSOLIDACIÓN DE LA METRÓPOLI DE LA RÍA DE BILBAO

A lo largo de un siglo (1877-1975), la comarca de la Ría de Bilbao se transforma en un área metropolitana y en la capital industrial, financiera y de servicios del norte de España. En 1975, al final del siglo industrial, la metrópoli contaba con 846.321 habitantes, el 41% de la población vasca, en su gran mayoría inmigrantes o hijos y descendientes de inmigrantes. Cien años antes (98 años), en 1877, la población de la Ría no contaba sino con 62.417 habitantes. Lógicamente, las dimensiones que alcanza esta metrópoli desde el punto de vista de la jerarquía urbana hacen que se convierta en la metrópoli-capital industrial, financiera y de servicios de una amplia red de pequeñas y medianas ciudades de las provincias cantábricas y de la submeseta norte, jerárquicamente dependientes de ella.

Los orígenes de la metrópoli industrial de la Ría de Bilbao se remontan al último tercio del siglo XIX, y se concentran en los municipios que configuran el territorio del estuario de la Ría de Bilbao. La Comarca de la Ría de Bilbao estaba configurada por 13 municipios: Bilbao (con las anteiglesias de Abando, Begoña

11. GONZÁLEZ PORTILLA ET AL (2001).

y Deusto), Basauri, por la margen izquierda de la ría: Barakaldo (con la anexión de Alonsotegi), Sestao, Portugalete, Santurtzi, Valle de Trápaga-Trapagaran, Ortuella, Abanto y Zierbena, Muzkiz; y por la margen derecha: Erandio, Leioa y Getxo¹². El proceso de urbanización y crecimiento demográfico de la Ría de Bilbao viene producido por el fenómeno de la industrialización y la llegada de miles de inmigrantes a ocupar los nuevos puestos de trabajo generados por las nuevas fábricas. El desarrollo que experimentaron las nuevas ciudades que se levantaron en esta zona hicieron que la Ría de convirtiera en el motor de la urbanización del País Vasco entre 1876 y 1930 y en el centro neurálgico de la nueva red urbana.

El final de la Primera Guerra Carlista y el traslado de las aduanas del interior a la costa en 1841 marcan los orígenes de la industrialización y el capitalismo, los años en los que se pusieron las bases de la posterior industrialización y de la moderna economía vasca. Se construyeron los primeros ferrocarriles, se comenzó la nueva explotación minera y se levantaron las primeras fábricas siderúrgicas modernas, la banca moderna... Pero la etapa clave será la que va entre 1876 y 1900, la etapa de la revolución industrial. La industrialización se aceleró a partir de la intensa explotación y exportación de mineral de hierro, la expansión de la industria siderúrgica y metalúrgica, la banca, la marina mercante, el sector servicios... Se crearon decenas de miles de puestos de trabajo que fueron cubiertas por oleadas sucesivas de inmigrantes. Las viejas localidades agrarias, la pequeña villa de Portugalete y la modesta ciudad mercantil de Bilbao, se fueron transformando en ciudades mineras, industriales, ciudades-dormitorios o en la gran ciudad industrial y de servicios en que se convirtió Bilbao.

La Ría experimentó una auténtica explosión demográfica que se concentró en la zona minera de Triano-Somorrostro, la zona industrial del tramo medio de la Ría, y en menor medida, Bilbao. 1876-1890 fueron los años de máximo crecimiento demográfico en la zona minera. El municipio minero de Valle de Trápaga-Trapagaran alcanzó un 17,3% entre 1877 y 1888; el municipio industrial de Sestao creció a un 15%, y Barakaldo a un 6,5%.

Desde 1877 comienza la auténtica construcción de la actual ría, con la construcción de la Junta de Obras del Puerto, dirigida por Evaristo de Churrua. Las principales actuaciones fueron la mejora de la ría y el acondicionamiento del puerto interior, la desaparición de la barra de Portugalete –con la construcción del muelle–, la rectificación del trazado y el dragado del fondo.

A partir de 1887 hasta 1902 se centraron en la construcción del puerto exterior en Santurtzi. Este hecho condicionó también que la margen izquierda se

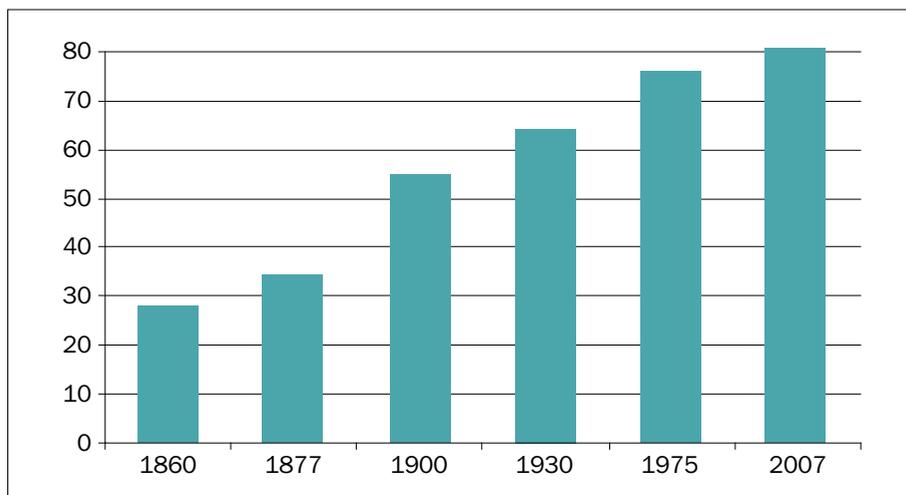
12. Dicha conurbación ha ido ampliándose, hasta llegar a la actual comarca del Gran Bilbao, formada por 26 municipios: Abanto Zierbena, Alonsotegi, Arrigorriaga, Barakaldo, Basauri, Berango, Bilbao, Derio, Erandio, Etxebarri, Galdakao, Getxo, Larrabetzu, Leioa, Lezama, Loiu, Muskiz, Ortuella, Portugalete, Santurtzi, Sestao, Sondika, Valle de Trápaga- Trapagaran, Zamudio, Zaratamo y Zierbena.

Tabla 3. Evolución demográfica de la Ría de Bilbao, Bizkaia y País Vasco, 1877-1975

	Ría	Índice	Bizkaia	Índice	País Vasco	Índice
1877	62.417	100	189.954	100	450.678	100
1887	104.889	168,05	235.659	124,06	509.619	113,08
1900	166.220	266,31	311.361	163,91	603.596	133,93
1910	192.952	309,13	349.923	184,21	673.788	149,51
1920	242.389	388,34	409.550	215,60	766.775	170,14
1930	304.364	487,63	485.205	255,43	891.710	197,86
1940	328.364	526,08	511.135	269,08	955.764	212,07
1950	378.147	605,84	568.688	299,38	1.061.240	235,48
1960	535.786	858,40	754.383	397,14	1.371.654	304,35
1970	762.246	1221,22	1.043.310	549,24	1.878.636	416,85
1975	846.326	1355,92	1.151.680	606,29	2.072.430	459,85

Fuente: Elaboración propia a partir de los censos y padrones de población.

Gráfico 1. Porcentaje de población vizcaína que vive en la metrópoli de la Ría de Bilbao (1860-2007)



Fuente: Elaboración propia a partir de los censos y padrones de población.

especializara en actividades industriales, mineras y portuarias, frente a la margen derecha residencial.

Entre 1890 y 1900, el crecimiento demográfico se extendió al conjunto de la Ría, y comenzó la ralentización de la zona minera, que pronto entraría en crisis. La población de la Ría se multiplicó por 2,7 entre 1877 y 1900, pasando de 62.417 habitantes a 166.220. Estos años supusieron una profunda transformación del paisaje y una rápida urbanización. La Ría pasó de concentrar el 31,1% de la población de Bizkaia en 1877, al 52,3% en 1900; y del 13,5% al 27,1% de todo el País Vasco. La inmigración fue la gran protagonista, y es que vino a suponer el 80% del crecimiento demográfico.

A partir de 1900 y hasta 1930 podemos hablar de un período de consolidación y avance de la industrialización y de la sociedad capitalista. La Ría alcanzó en 1930 los 304.363 habitantes, y aglutinaba al 62,7% de los vizcaínos, y al 34% de los vascos. A lo largo de todo el período, la Ría multiplicó por 5 su población, entre los 62.417 habitantes de 1877 y los 304.364 de 1930.

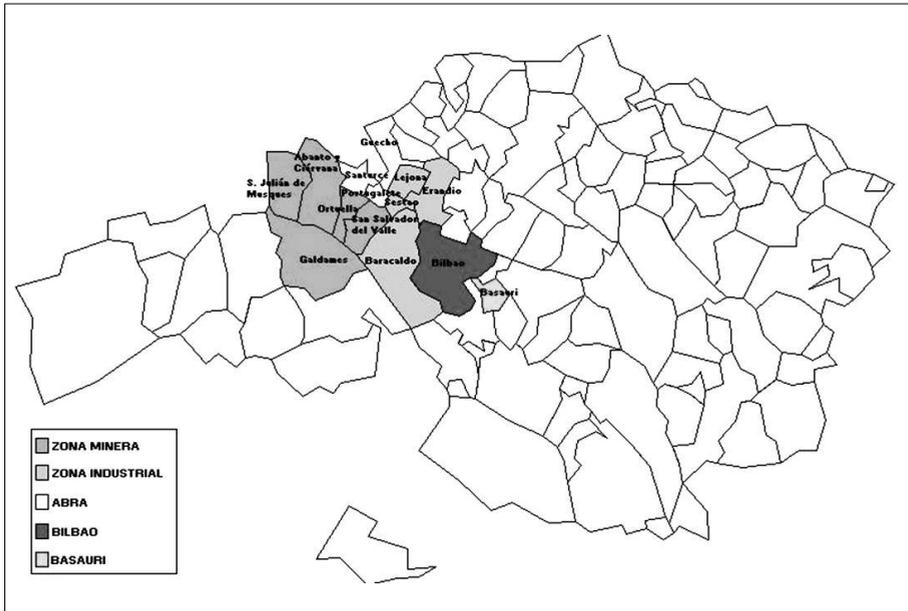
La comarca de la Ría de Bilbao vive, aunque de manera aplazada, la misma experiencia que el resto de zonas industriales: industrialización a partir de la incorporación de nuevas innovaciones y de la construcción de nuevas fábricas, urbanización, intenso crecimiento demográfico de raíces migratorias y modernización social. La comarca se había integrado en la región axial del Atlántico norte industrializado, cuyo nuevo impulso industrializador estuvo vinculado a esa segunda oleada de innovaciones.

5.1. Zonificación de la Ría de Bilbao

El área metropolitana de la Ría de Bilbao se configura en un espacio de unos 17 kilómetros de longitud y de entre 3-15 kilómetros de anchura. Este espacio urbano-industrial tiene sus orígenes en el último cuarto del siglo XIX, cuando se inicia la industrialización de la Ría y del País Vasco. La existencia de abundantes minerales de hierro en el anticlinal de Bilbao y de un excelente puerto natural como era el estuario del Nervión, son las bases materiales sobre las que se inicia la industrialización. Esta comarca va a mantener a lo largo de un siglo un intenso ritmo de crecimiento económico y de transformación de su espacio. En los inicios del proceso, en este espacio, tan sólo había una modesta ciudad mercantil –Bilbao– y una serie de municipios rurales, con la excepción de Portugalete, que con la industrialización se transformaron en ciudades, que a su vez evolucionaron hasta conformar el área metropolitana actual.

Estas ciudades se van especializando según las estructuras económicas y sociales que desarrollan. Inicialmente, con la explotación minera surgirán ciudades mineras y proletarias que se transformarán posteriormente en ciudades industriales, pero también ciudades fabriles siderometalúrgicas y ciudades residenciales. Bilbao se transformará en una gran capital industrial, financiera y de servicios.

Mapa 1. Zonificación de la Ría de Bilbao



Fuente: Elaboración propia.

En la zona minera de Triano-Somorrostro nos encontramos con las ciudades de Valle de Trápaga-Trapagaran, Abanto y Zierbena y Muskiz. Esta zona experimenta su mayor crecimiento en las primeras décadas, entre 1876 y 1890, gracias a la explotación intensiva de las minas y a la llegada masiva de inmigrantes a trabajar en las mismas. Son ciudades caóticas urbanísticamente, que crecen de forma rápida y veloz y sin ningún plan preconcebido, y que experimentan unas importantes carencias en cuanto a infraestructuras básicas como la vivienda.

La zona industrial está representada por Barakaldo y Sestao en la margen izquierda de la ría, y los municipios de Erandio y Leioa en la derecha. Es la zona media de la ría, donde se concentró la industria pesada (siderurgia, metalurgia y construcción naval) y las infraestructuras portuarias más importantes (embarcaderos mineros y dársenas de Portu en Barakaldo y La Benedicta en Sestao). En Erandio nos encontramos dos realidades: el tradicional mundo agrícola, y la nueva zona de residencia básicamente obrera en torno a la vega de Alzaga.

La zona media se caracteriza por la yuxtaposición de concentraciones de población, edificios residenciales e instalaciones industriales y portuarias. Las instalaciones industriales representan una parte fundamental dentro de las propiedades urbanas en Barakaldo y Sestao.

En el Abra nos encontramos con Getxo en la margen derecha, ciudad residencial de clases altas y medias-altas, especialmente los barrios de Las Arenas, Neguri y Algorta. En la margen izquierda de la ría, los municipios de Portugalete y Santurtzi, absorbieron nuevas funciones desde la construcción del puerto exterior y se convirtieron en ciudades-dormitorios de obreros y clases medias.

Bilbao se erige como la capital de la comarca, una ciudad mixta, industrial y de servicios, que disponía de un importante sector bancario-financiero y marítimo. Por último, y cerrando el estuario, el municipio de Basauri y su hinterland (Galdakao, Etxebarria), aprovechando la potencialidad de los ríos Nervión e Ibaizábal, se convirtió en otra de las zonas industriales potentes de la comarca.

6. LOS NUEVOS COMPORTAMIENTOS DEMOGRÁFICOS

A lo largo de este siglo industrial y al igual que sucede en el resto de los países industriales, se produce asimismo otro elemento transformador, el relacionado con la transición demográfica. A lo largo del siglo, entre 1876 y 1975, se producen una serie de cambios fundamentales en las tasas vitales de la población. La mortalidad reflejada en tasas brutas (T.B.M.) pasa de índices superiores al 35/40‰ en las primeras décadas del siglo industrial (1876-1900) a índices inferiores al 10‰ en la década de los setenta del siglo XX. La comarca de la Ría de Bilbao vive los mismos ciclos demográficos de la Europa Occidental: en primer lugar, el caracterizado por los efectos negativos de la urbanización sobre la mortalidad hasta finales del siglo XIX; posteriormente, el que refleja la mejora progresiva que arranca de los años interseculares y que no es sino la consecuencia de la transición sanitaria. Lo mismo sucede con la natalidad, aunque el descenso se retrasa a las primeras décadas del siglo XX. La transición de la fecundidad es aún más llamativa, ya que, para finales del siglo XX, la zona se convierte en ejemplo paradigmático de una población que se sitúa por debajo del indicador de un hijo por mujer; es decir, se convierte en una de las regiones del mundo con índices más bajos de fecundidad. Junto con el de la fecundidad, el de la esperanza de vida es uno de los indicadores que mejor nos permite aproximarnos a los efectos de la transición demográfica. Y, a este respecto, bastará con constatar que estamos hablando de una sociedad que, si al inicio de su revolución industrial (1876-1900) presentaba unas cifras de esperanza de vida por debajo de veintiocho años, alcanzaba ya en torno a los 75 años en 1975, para aproximarse a los 80 años en 2005.

No vamos a detenernos en el análisis de la transición demográfica, en sus fases y en sus factores o causas, porque no es el objeto de este trabajo, y porque ya ha sido explicado por especialistas, incluso referido al marco de la Ría de Bilbao¹³. Simplemente trazaremos cuáles han sido las principales tendencias demográficas.

13. GONZÁLEZ PORTILLA ET AL (2009:vol. I: 40-64).

La Ría de Bilbao lideró el proceso de transición o modernización de sus comportamientos demográficos. Responde a un modelo de intenso crecimiento demográfico y urbano y se produce con unos altos costes humanos durante sus primeras etapas. Las condiciones de vida y de salubridad descendieron notablemente y con ellas aumentaron las tasas de mortalidad. A la altura de 1885 las tasas brutas de mortalidad rondaban el 50‰ en la zona minera, el 40‰ en la industrial y el 30‰ en Bilbao. El Informe de la Comisión de Reformas Sociales (1889-1893) referido a Bizkaia señala que ésta "es una de las regiones españolas en la que la mortalidad alcanza cifras más aterradoras, siendo la explotación del hombre por el hombre uno de los factores que con mayor influencia dan al movimiento obituario una funesta actividad"¹⁴. El aumento de las tasas de mortalidad, se debió tanto al empeoramiento de las condiciones de vida generales (hacinamiento, falta de planificación ante la llegada de tanta población inmigrante, falta de infraestructuras), como a las duras condiciones laborales (alta siniestralidad en el trabajo).

La elevada mortalidad de la fase de la revolución industrial la aportaba sobre todo la población infantil, y expuesta a las enfermedades infectocontagiosas transmitidas por el aire, el agua y los alimentos. Lo dejan ver con claridad las elevadísimas tasas de mortalidad infantil y juvenil (T.M.I. y T.M.J.) de esos años y la muy baja esperanza de vida al nacer. En realidad, los costes en vidas de los efectos de la revolución industrial los pagaron fundamentalmente los niños. Por lo que respecta al otro indicador, el de la esperanza de vida al nacer, ésta se sitúa en unos increíbles 17,1 años en Valle de Trápaga-Trapagarán de 1888, y en los 22,8 años del Barakaldo de 1890. Todavía en 1900 la situación se mantenía en cotas alarmantemente reducidas: 29,5 años en Barakaldo y 28,4 años en Bilbao.

Es escandalosa, inmoral, y sobre todo, antihigiénica, la aglomeración de habitantes en las casas de este barrio por la escasez y carestía de las viviendas: los primeros arrendatarios alquilan, por ejemplo, una habitación por 20 pesetas al mes (precisamente el alquiler más barato), y por no poder satisfacerlo, admiten dos o más posaderos (así llaman a los pupilos) o uno o dos matrimonios; a los primeros les cobran mensualmente dos duros por cuidarles la comida, la ropa y darles cama; con los segundos comparten la renta. (*El Noticiero Bilbaíno*, del 4 de abril de 1889).

Sólo a partir de 1895 las tasas de mortalidad comienzan a descender de forma continuada para toda la Ría, gracias a importantes mejoras en infraestructuras (red de alcantarillado, agua potable, asfaltado de calles), sanidad (construcción de hospitales, cuartos de socorro y farmacias) e higiene. Una vez superadas las dificultades de los primeros años, las condiciones de toda la Ría de Bilbao mejoraron.

Los avances de la transición sanitaria y de la transición demográfica a lo largo del primer tercio del XX traerán como consecuencia un importante descenso de la mortalidad, modificaciones en la estructura por edades de los muertos

14. CASTILLO (1985).

y ganancias sustanciales en la esperanza de vida al nacer. En 1930, ésta asciende ya a 53,9 años en el caso de Barakaldo y a 47,4 años en Bilbao. En treinta años, la esperanza de vida al nacer de las dos ciudades más significativas del desarrollo industrial de la Ría se había incrementado en 24,5 y en 19 años respectivamente.

Para la segunda etapa (1900-1930) se ha reducido notablemente la mortalidad y la esperanza de vida de incremento de manera ostensible. Las ciudades de la Ría pasan de los 20-39 años a los 50-55, gracias sin duda a la transición sanitaria y al impulso de la educación¹⁵, entre los principales factores. Esto va a provocar unas elevadas tasas de crecimiento de la población.

Es evidente que los avances de la nueva sociedad industrial conllevaron mejoras en las condiciones de vida. Lo ponen de relieve los datos relacionados con la mortalidad y la esperanza de vida, pero lo ponen igualmente de manifiesto el incremento de la talla de los mozos y el I.M.C. (índice de Masa Corporal), dos excelentes indicadores para conocer el desarrollo y bienestar alcanzados por una población determinada. La talla se utiliza cada vez más como indicador de desarrollo. Los datos de la evolución de la talla de los "mozos" reclutas tallados anualmente reflejan la mejora del nivel de vida que experimenta la población durante esos años. Entre la década de 1880 y la de 1930, la talla media de los "mozos" en "quintas" de la localidad fabril de Sestao pasa de 1,610 metros a 1,675. Una ganancia nada desdeñable de 6,5 centímetros en tan sólo medio siglo, desde los inicios de la industrialización (década de 1880) a la conclusión de la primera industrialización (década de 1930). Esta ganancia es el claro reflejo de la mejora del nivel de vida y de salud que experimenta la población, mejora, sin duda, en alimentación y mejora en su capacidad de trabajo.

El descenso de la natalidad fue más lento. En Bilbao, las tasas brutas (T.B.N.) oscilan entre el 35-41‰ en los años de 1877-1906. En los años siguientes, el descenso sigue produciéndose con lentitud, manteniéndose en torno al 28‰ entre 1912-1930. En las ciudades fabriles, de Barakaldo y Sestao, las T.B.N. se mantienen entre el 40-49‰ (1896-1914) y descienden al 30-38‰ entre 1915-1924 y al 26-29‰ entre 1925-1929. La transición en la natalidad comienza en realidad durante la segunda década del siglo y claramente en las ciudades.

No será hasta la década de los años 20 del siglo XX cuando la mejora de las condiciones de vida en general y del salario obrero en particular, junto con el aumento del grado de alfabetización de la mujer, permitan a las familias llevar a cabo un control consciente de su descendencia final. Estos seres "revolucionarios"

15. A lo largo de esta etapa tiene también lugar la "transición de la alfabetización", fenómeno por el cual la población alcanza unas cotas altas de alfabetización, y que culmina para 1930 en el territorio vasco, alcanzando unas tasas del 70% de alfabetización. Este fenómeno lo lideraron las ciudades. Véase GARCÍA ABAD, PAREJA ALONSO y KARMELE ZÁRRAGA (2006).

Tabla 4. Evolución de las Tasas Brutas de Natalidad (T.B.N.) y de Mortalidad (T.B.M.) en el País Vasco, 1885-2000 (‰) medias decimales

	T.B.N.	T.B.M.
1885-1894	35,53	27,49
1895-1904	34,45	24,70
1905-1914	32,37	19,78
1915-1924	29,31	19,18
1925-1934	25,67	15,43
1935-1944	16,96	13,25
1945-1954	20,02	9,88
1955-1964	25,04	8,76
1965-1974	21,57	7,44
1975-1984	14,89	6,81
1985-1994	8,23	7,55
1995-2004	8,01	8,67

Fuente: *Movimiento Natural de la Población, 1861-1983*, E.U.S.T.A.T., 1988.

rios” deciden, por ejemplo, reducir el número de hijos, de una forma consciente; y lo hacen dentro de su marco social más privado e íntimo, la familia.

A partir de 1950, las T.B.M del País Vasco se sitúan por debajo del 10%, oscilando entre el 6-9‰ en la segunda mitad del siglo con un leve repunte en los últimos años, consecuencia del envejecimiento de la población. Por estos mismos años, las T.B.N. experimentan inicialmente un repunte debido al *baby-boom* y a la fuerte inmigración de solteros jóvenes y matrimonios jóvenes entre 1950-1970, para después retroceder rápidamente a partir de los años setenta. De hecho, descienden desde el 25,4‰ de 1965 al 7,8‰ de 1990, momento en el que la mortalidad supera ligeramente a la natalidad. Para este momento, ha concluido la segunda transición demográfica.

En resumen, a lo largo del último cuarto del siglo XX termina por cerrarse el ciclo de la transición demográfica con unas mínimas tasas brutas de mortalidad y natalidad y con un fuerte descenso de la fecundidad, vinculado éste a la generalización entre las mujeres del control de la natalidad, lo que lleva paralelamente al alargamiento de la esperanza de vida y al envejecimiento de la población. Para finales del siglo XX, la tasa de fecundidad vasca se sitúa entre las más bajas del mundo.

El modelo matrimonial y reproductivo es el auténtico representante y testigo evidente de esa revolución operada en la población urbana, que decidirá invertir menos en lo colectivo y más en lo individual, por medio de tener menos hijos pero mejor preparados para esta nueva sociedad moderna.

El modelo matrimonial restrictivo generalizado a todo el territorio vasco se muestra más extremo en las ciudades que en las zonas rurales. Las edades a las primeras nupcias tanto en hombres como en mujeres son más altas en las ciudades y la intensidad del matrimonio es más baja. El reverso de la moneda de la intensidad nupcial, lo encontramos en los niveles de celibato definitivo. Durante todo el período, la soltería definitiva de las mujeres de las ciudades será más alto que la del campo, pero sobre todo, hay que señalar, que pasará a ser una característica de la nueva vida en la ciudad. El período de aprendizaje y ahorro que demanda la especialización hace que se retrase el momento de formar un nuevo hogar, así como la falta de vivienda de los primeros momentos del proceso.

La familia va a experimentar un importante cambio a lo largo de todo el proceso de modernización, en ese proceso de adaptarse a las necesidades de la población, a los recursos disponibles y a los valores establecidos. El fenómeno, mucho más complejo¹⁶, puede resumirse en un proceso de nuclearización y de reducción del tamaño medio. Sólo en los momentos de fuerte inmigración el tamaño de la familia aumenta, por una cuestión de readaptación a los medios y recursos disponibles (vivienda, recursos económicos, integración).

Las migraciones fueron las grandes protagonistas de la consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao, y la variable que puede explicar el fuerte crecimiento de población que la Ría experimenta, y que habría sido mínimo solo por el efecto de unas tasas vitales tan altas como las que hemos visto, al menos en la primera etapa de la industrialización¹⁷.

16. Puede seguirse ampliamente en GONZÁLEZ PORTILLA y URRUTIKOETXEA (2003).

17. Las migraciones vascas han sido abordadas desde diferentes disciplinas y ópticas. Los trabajos clásicos de CORCUERA (1979) y ELORZA (1978) pusieron en relación el fenómeno con la aparición de nuevas ideologías como el nacionalismo o el socialismo; o con la formación de la clase obrera, en FUSI (1975). Durante años las migraciones fueron consideradas como consecuencia o manifestación de otros sucesos como la urbanización o la industrialización, como en AIERDI (1993), GARCÍA-SANZ MARCOTEGUI (1988), GARCÍA MERINO (1987), GURRUTXAGA, PÉREZ AGOTE Y UNCETA (1991) y RUIZ OLABUENAGA y BLANCO (1994).

Desde la demografía histórica, en las investigaciones más recientes producidas a partir de los años 90 del siglo XX, las migraciones cobran entidad por sí mismas y se convierten en objetivo principal de importantes trabajos. Son de especial importancia las aportaciones realizadas por el Grupo de Investigación de Demografía Histórica de la UPV/EHU recogidas en las tres obras colectivas GONZÁLEZ PORTILLA ET AL (1996, 2001 Y 2009), y en los siguientes trabajos GARCÍA ABAD (2005), PÉREZ-FUENTES (1993), SERRANO ABAD (1993), BUSTILLO MERINO (1995) y BEASCOECHEA (2007). Puede completarse este estado de la cuestión en el trabajo de URRUTIKOETXEA (2000).

El hecho migratorio es uno de los principales factores diferenciales que definen a las ciudades en contraposición con el mundo rural. Y esta característica es consustancial al desarrollo urbano, incluso con anterioridad a producirse el fenómeno de la industrialización, si bien, este proceso lo aceleró. La inmigración jugó un papel esencial en el crecimiento urbano en todas las ciudades europeas entre los siglos XVI y XIX, tal que sería imposible explicar el crecimiento urbano sin tener en cuenta el continuo aporte migratorio que recibieron las ciudades. Con anterioridad a la industrialización, en las ciudades confluyeron dos fenómenos migratorios: las migraciones producidas en la época preindustrial, ya importantes en el siglo XVIII, y a éstas se añaden las migraciones producidas durante el siglo XIX, como consecuencia de las crisis agrícolas y la crisis de las economías tradicionales campesinas, junto a las guerras y los procesos de revolución liberal-burgueses.

Las migraciones en este período fueron claves en todas las ciudades, e incluso en aquellas que no habían experimentado un desarrollo industrial. Cuando llega la industrialización al mundo urbano, su capacidad de atracción crece, convirtiéndose en auténticos focos de atracción de individuos para sus propias provincias, para el mundo rural, atraídos por la oferta de mano de obra, pero también por muchos otros aspectos que tienen que ver con la "sueño urbano" del progreso.

Las migraciones son el factor que explican no sólo el crecimiento, sino la nueva sociedad que nace en el contexto de la Ría de Bilbao, y de todo el País Vasco. En efecto, este crecimiento sin precedentes se articula sobre sucesivas oleadas inmigratorias. Los análisis permiten afirmar que el 84% de la población de la Ría de Bilbao de 1975, justo en el final del siglo industrial, lo aporta la inmigración. La población es mayoritariamente inmigrante o tiene, al menos, orígenes inmigrantes (son hijos, nietos o descendientes de inmigrantes). Los inmigrantes son, por lo tanto, en gran medida, artífices de la modernización vasca, y protagonistas, en cuanto a su aportación de capital humano.

En la primera industrialización van a predominar los flujos de la corta y media-larga distancia –las provincias vascas, Castilla-León, especialmente Burgos, y las provincias cantábricas de Cantabria, Asturias y La Rioja–, siempre desde distancias inferiores a los doscientos kilómetros. Una migración que llegó mayoritariamente a la Ría en familia, como lo van a seguir haciendo a lo largo de todo el siglo industrial. Se trata de matrimonios jóvenes con hijos pequeños y que emigran al poco tiempo de haberse constituido como núcleo y cuando cuentan todavía con muy pocos hijos, y a los cuales acompañan en ocasiones otros individuos, básicamente parientes corresidentes.

Tabla 5. Evolución demográfica del País Vasco, Bizkaia y Ría sin inmigración y con inmigración (población real), 1877-1975

	a 1877 población real ^a	b 1975 población real ^b	c 1975 población posible ^c	d 1877-1975 contribución de la inmigración ^d	e d/b*100 % ^e
Bizkaia	189.954	1.151.680	410.731	740.949	64,34
País Vasco	450.678	2.072.430	974.487	1.097.943	52,98
Ría*	62.417	846.326	134.962	711.364	84,05
País Vasco sin Ría	388.261	1.226.104	839.524	386.580	31,53
España	16.631.869	36.026.319			

* La Ría aporta el 66,1% de la inmigración directa e indirecta del País Vasco.

a: Población real de 1877.

b: Población real de 1975.

c: Evolución posible de la población de 1877 en 1975, si hubiera crecido a la misma tasa que la población de España, (0,79% anual entre 1877-1975). Esta tasa está dentro del modelo de la transición demográfica de la Europa Occidental para el periodo.

d: Población que aporta la inmigración (directa e indirectamente a través de los descendientes).

e: Contribución de la inmigración a la población total.

Fuente: GONZÁLEZ PORTILLA ET AL (2009: vol. I, 166)

Las migraciones, al alterar de forma tan importante la estructura por edades de la población, contribuyeron claramente a la transformación del resto de comportamientos demográficos. La fuerte inmigración de población joven provocó una auténtica explosión demográfica, cuyas principales consecuencias, en cuanto a los acontecimientos vitales se refiere, fueron el aumento de la nupcialidad y de las tasas de fecundidad, por la importante aportación de población joven. La fecundidad aumentará y no comenzará a descender, como es propio de todos los procesos de modernización, hasta la década de 1920. Y eso a pesar de que en general, los inmigrantes tenían unas tasas de fecundidad superiores a las de la población de la Ría, pero el fenómeno migratorio en sí va a suponer una interrupción en la procreación, al menos mientras dura el proceso de adaptación a la nueva realidad.

Las migraciones alteraron también el mercado matrimonial de la Ría de finales del siglo XIX, y generaron un ensanchamiento del mismo sin precedentes, dado el perfil predominantemente joven de los inmigrantes, si bien se generaron dos mercados matrimoniales diferenciados, el de la población nativa y autóctona de la Ría y el de la población inmigrante, con una clara tendencia a casarse entre personas con una procedencia común. Las migraciones provocan en general un retraso en la edad al matrimonio, retrasado por el propio hecho de emigrar.

7. LA NUEVA VIDA URBANA: TRABAJO, OCIO Y SOCIABILIDAD

Vivir en la ciudad supuso innumerables cambios en la vida de los nuevos ciudadanos, una nueva forma de vida que poco o nada tenía que ver con el mundo urbano hasta entonces, y mucho menos, con el mundo rural.

En primer lugar, podríamos señalar la adaptación al nuevo medio industrial. El paisaje cambia notablemente, aparecen fábricas, importantes infraestructuras, aglomeraciones de población, ruido, humo, contaminación, trenes, coches, espectáculos..., y todo era nuevo.

En el proceso de urbanización se establece una clara competición entre los hombres o ciudadanos y las nuevas fábricas e infraestructuras, y el resultado de esta competición dio la victoria a las nuevas fábricas sobre las que se iba a consolidar el proceso de industrialización.

La ría como eje vertebrador, será el perfecto escenario para la ubicación en sus riberas de las infraestructuras portuarias y de las factorías fabriles, sobre todo, de las grandes siderurgias, metalurgias y construcción naval. Alrededor de estas fábricas, y en una segunda barrera en paralelo a la ría y al espacio de la ribera ocupado por las fábricas, el ferrocarril y la carretera, surgen las viviendas de los obreros y las nuevas ciudades, que tendrán que ir creciendo hacia las zonas altas, a espaldas de la ría.

Desde los inicios de la industrialización en el último cuarto del siglo XIX, la ocupación del espacio fue definida a partir de la instalación de las fábricas y de las infraestructuras que emergían de ellas y de las minas. La vivienda y el resto de las infraestructuras urbanas quedaron supeditadas a esa ocupación. El avance de la industrialización y de la urbanización fue alterando la competencia por el espacio, y las propias instituciones políticas tuvieron que enfrentarse a la propia ordenación del territorio. Las primeras ideas sobre el planeamiento urbano de la Ría de Bilbao, lo que posteriormente será el Gran Bilbao, surgen en la década de los años veinte y se materializarán definitivamente en la segunda mitad de los años cuarenta ya del siglo XX.

La estructura socio-profesional de las ciudades cambia notablemente, pasando al claro predominio del sector secundario y terciario, en el que se ocupan la gran mayoría de la población. Aparece una nueva clase social, la de los obreros o jornaleros, que tienen que adaptarse a un nuevo lugar de trabajo –la fábrica– y a un nuevo ritmo de trabajo –largas jornadas, trabajo a destajo, máquinas, nuevas técnicas, disciplina, el cronómetro, el trabajo en serie. El trabajo en las fábricas proporcionaba un trabajo estable y un jornal fijo, pero tuvo su precio. Aparece ahora, también la conflictividad laboral, que forma parte del proceso de adaptación a la nueva vida industrial. La precaria situación de los obreros, las largas jornadas de trabajo, los jornales insuficientes y la política patronal, provocaron que a partir de 1890 (año de la primera huelga minera en Bizkaia) se empezaran a organizar las primeras protestas, huelgas y conflictos, manifestaciones de una conflictividad laboral. Comenzará ahora una incipiente vida asociativa sindical y de partidos políticos de masas.

Por su parte, la mujer quedará relegada, dentro de la ideología burguesa que se impone, al espacio privado, excluida del nuevo mercado laboral claramente masculinizado.

Otro de los rasgos definitorios de las ciudades durante la transición es la creciente alfabetización de su población. A lo largo del periodo objeto de este estudio, entre 1860 y 1930, se produce en el País Vasco lo que se ha denominado la transición de la alfabetización, proceso que se establece cuando las tasas de alfabetización pasan a ser superiores al 70% de la población total.

Las ciudades fueron desde siempre la cuna de la cultura, y frecuentemente los únicos lugares donde el acceso a la educación era posible. Éstas ejercieron un importante papel como agentes de alfabetización, y de la mano del proceso de modernización contribuyeron a extender la alfabetización al mundo rural. Estar alfabetizado no supone lo mismo en el campo que en la ciudad. En ésta última, la educación se convertía en requisito imprescindible para formar parte de los mercados de trabajo, por el tipo de ocupación profesional desempeñado o por las propias necesidades de la vida urbana.

El País Vasco se enmarca dentro de las zonas con mayores tasas de alfabetización de España, y podemos concluir que el proceso de la transición de la alfabetización se alcanza para 1900 en el caso de los hombres en Bizkaia y Álava. Habrá que esperar a 1930 para que toda la población de Gipuzkoa y las mujeres vizcaínas y alavesas no sólo alcancen dicho umbral, sino que se consiga la universalidad de la alfabetización en todo el territorio. Estas diferencias provinciales para alcanzar la universalidad de la alfabetización vienen determinadas fundamentalmente por dos factores. Por un lado, el grado de urbanización y de modernización, que se alcanza con diferentes ritmos en las distintas provincias; y por otro, la realidad del bilingüismo, responsable del retraso en el proceso de alfabetización en castellano de aquellos cuya lengua materna es el euskera.

El mundo urbano se adelanta en el proceso de transición, de la mano de la inmigración, del esfuerzo de las mujeres, y de la permeabilización de la alfabetización a todos los grupos sociales. Por lo tanto, los principales esfuerzos se realizaron entre las mujeres, en el mundo rural y entre los grupos socio-profesionales más humildes de la sociedad.

Descendiendo a cuestiones más cualitativas, en las ciudades aparece una nueva sociabilidad urbana y una nueva cultura del ocio. Si bien, la vida cotidiana de las clases trabajadoras dejaba poco tiempo para el ocio, y éste se reducía prácticamente a las clases medias y altas. Las clases trabajadoras tenían las tabernas a la salida de la larga jornada laboral, y sólo para los hombres.

Aparece una clara fragmentación social en el uso y disfrute del ocio, e incluso una segregación física del espacio. Las clases medias y altas marcan sus diferencias al asentarse en determinados barrios, con la vestimenta, el consumo, hasta el deporte (tenis frente al fútbol de masas). La burguesía se asienta en los nuevos ensanches recién construidos, y las clases obreras quedan en

los cascos viejos o en las nuevas barriadas obreras. El hombre urbano con clase, los burgueses, visten con corbata y sombrero; los pobres sin corbata, con la camisa abotonada y boina. La mujer acomodada lleva falda larga y pelo recogido; las obreras sin tacón, falda más larga y ropas oscuras.

Unos espacios, los menos, se les deja a las clases populares, que se quedaron con las diversiones al aire libre, los paseos –en Bilbao por Los Caños y la calle Correo–, las romerías, los bailes, la taberna, txakolis y sidrerías de las afueras de la ciudad.

Las clases burguesas marcaron sus diferencias incluso con los lugares de paseo. Se reservaron en Bilbao el Arenal y el Campo Volantín. El paseo era un punto privilegiado de encuentro, de representación social, exhibición y desarrollo simbólico; un lugar al que se iba a ver y a ser visto, convenientemente vestido según la categoría social. Salían de la villa en verano, es el veraneo a los puertos del Abra o a balnearios. Para la burguesía quedan también las Plazas Nuevas, en torno a las cual se sitúan los negocios y los centros de ocio, los cafés y casinos. Las clases burguesas van a los cafés y sus tertulias, a los casinos, los círculos, loa ateneos, los liceos...

Es una época de enorme bullicio y de desarrollo de ciertas ideologías, como el nacionalismo, los sindicatos, y una nueva mentalidad, con nuevos valores como el ahorro, la búsqueda del éxito, el individualismo, el consumo, la secularización. Es el comienzo de una incipiente sociedad de consumo y del desarrollo de la cultura del divertimento, con espectáculos, deportes, tabernas, bailes, fútbol (1913, San Mamés), cine, toros (en Bilbao hubo hasta 3 plazas), musicales, zarzuelos, tabernas, bailes.

La mujer va a estar alejada de muchos de estos nuevos espacios y relegada al espacio de lo privado. Pero poco a poco, y a partir de los años 20 del siglo XX, empiezan a generarse algunos lentos cambios en el rol de la mujer, con una mayor presencia en las calles y hasta en la vida pública.

Un ejemplo de estos nuevos espacios de ocio en las ciudades, reservados a las clases burguesas son los cafés. En la capital, Bilbao, encontramos tres importantísimos cafés que han perdurado hasta la actualidad. El Café Iruña situado frente a los populares Jardines de Albia, fue inaugurado el 7 de julio de 1903 por el gran promotor navarro D. Severo Unzué Donamaría. Llama la atención por la original distribución de sus 300 metros cuadrados de planta, subdivididos en diferentes espacios en los que destaca la calidad de sus azulejos y la singularísima decoración de inspiración mudéjar, con techos policromados y una abundante colección de pinturas murales, recientemente restauradas.

El Café La Granja, situado en el mismo centro neurálgico de la ciudad, la Plaza Circular, donde se alza la estatua (obra de Mariano Benlliure) al fundador de la Villa: Don Diego López de Haro, fue inaugurado el 31 de julio de 1926, festividad de San Ignacio, patrón de Bizkaia, por la familia Lozano. Construido al estilo de los "grandes cafés franceses", con entrada a dos calles, los 325 metros cuadrados de planta de que dispone y sus techos de 4,40 m. de alto le dan la amplitud y diafa-

nidad de espacio características, a la que contribuye la elegante sencillez de su larga barra de madera tallada, sus columnas de hierro forjado y las lámparas "art nouveau" (procedentes de la remodelación del teatro sevillano Lope de Vega).

El café Boulevard, que cerró sus puertas en noviembre de 2006, fue construido a finales del siglo XIX y su estilo era Art déco. Estaba situado en el centro de Bilbao y se caracterizaba por realizar semanalmente tertulias literarias. Fue inaugurado en 1871 por la familia Pérez Yarza. Se trata del Café más antiguo de Bilbao, conservado en funcionamiento tras no pocas vicisitudes y reformas, que a lo largo del tiempo han ido cambiando su fisonomía. Su actual estructura, en dos plantas, con más de 500 metros cuadrados útiles, mantiene una impresionante decoración "art déco", datada en 1929, de enorme riqueza ornamental, a base de pan de oro, estucos, mármoles, unas magníficas vidrieras plomadas, alabastros y bronces de factura original (muy probablemente adquiridos al término de la Exposición Universal de París del año 1926), así como dos pequeños frescos del pintor bilbaíno por excelencia Manuel Losada. Famoso por sus tertulias, a las que desde siempre ha prestado cobijo, dando lugar a la interpretación de sus siglas -C.B-, como "convivencia bilbaína".

Otro ejemplo, en este caso con un carácter más popular, fue el cine. El 6 de agosto de 1896 lo presenta en Bilbao Manuel Galindo, bajo la denominación de Kinetógrafo. Llegó a Bilbao con una gran rapidez, teniendo en cuenta que se había inaugurado en París en diciembre de 1895, y rápidamente empieza a extenderse por toda la comarca. Para 1902 ya llega el cine a Durango y Erandio; en 1903 a Gallarta, Valle de Trápaga-Trapagarán y Getxo; en 1904 llega a Barakaldo; en 1905 a Sestao; en 1906 a Portugalete; en 1907 a Santurtzi.

En pocos años todos los municipios de la margen izquierda tenía cine, y éste pasaba a integrarse en la trama urbana y a formar parte del entorno cotidiano de la gente y de su vida social. Era un innegable rasgo de modernidad. El cine se convirtió en escuela de costumbre, dictaba modas y modelos de comportamiento.

El cine contribuyó a crear un nuevo imaginario social -poblado de nuevas sensaciones, en el que las mujeres, lo jóvenes y los niños, reclamaban un espacio público específico-, y nuevas pautas de sociabilidad y relación social, a la vez que colaboraba a integrar a la gente en la sociedad industrial y urbana, que la sociedad capitalista había comenzada a delinear, uno de cuyos paradigmas más logrados era el espacio situado en la margen izquierda de la Ría del Nervión.

7.1. Reticencias a la nueva vida urbana

La nueva vida urbana atrajo y gustó a muchos, pero también generó tensiones entre las nuevas corrientes que parecían correr inexpugnablemente y las reticencias de un "pasado mejor". Estas reticencias fueron plasmadas en los discursos, apelando a la añoranza de un pasado idílico e idealizado. Reticencias que tienen que ver con el miedo al cambio, a pesar de que el cambio es imparable y la nueva sociedad urbana está en marcha.

Además de en la prensa, uno de los mejores testimonios son los dejados por numerosos literatos de la época¹⁸, que se resisten a los nuevos avances de la industrialización y la urbanización. Entre éstos podemos citar a Miguel Unamuno hablando del "viejo Bochito"¹⁹. Otros reniegan de los avances de la industrialización, y lo personalizan en uno de sus principales representantes, el ferrocarril:

Para P. Loti:

[...] algo feo, negruzco, ruidosa, estúpidamente apresurado, pasa, de prisa de prisa, conmueve la tierra, turba la deliciosa calma con silbidos y ruidos de chatarra: ¡el ferrocarril!... El ferrocarril, más nivelador que el tiempo, propagando la baja baratija de la industria y de las ideas modernas, vertiendo cada días, aquí como en cualquier parte, la banalidad y los imbéciles!

José Miguel de Barandiarán y Manuel de Lecuona desarrollaran discursos más frontalmente opuestos a la modernización. Critican tanto el cambio como los factores que lo impulsan y al medio urbano que lo propaga. Industrialización, inmigración y urbanización, desdeñables "*artículos de importación*", se convierten, de este modo, en los ejes de ese "*otro ambiente o forma social opuesta a la religión católica aún a toda religión (que) es la que asoma hoy en las aldeas [...] paralelamente a la nueva forma social urbana*"²⁰.

Pero la vida cotidiana fluye y lo hace ajena a estos discursos. El proceso de industrialización, urbanización y modernización continuó.

8. CONCLUSIONES

A lo largo de estas páginas hemos podido comprobar cómo la Ría de Bilbao se convierte en un excepcional laboratorio de la nueva vida urbana que irrumpe de forma rápida y sin freno hasta llegar a la actualidad. Las ciudades son las verdaderas protagonistas del período de modernización en la gestación de la sociedad contemporánea. Cualquier comportamiento social en general, y demográfico en particular, tiene su origen y gestación en las ciudades cada vez más grandes que abarcan cada vez a un mayor número de personas. Todo lo nuevo que esta sociedad modernizada generó tuvo su germen en una ciudad grande: partidos políticos, sindicatos obreros, las posibilidades de educación y de promoción social, el descenso de la fecundidad y de mortalidad, mayores y mejores niveles de vida, los movimientos de masas, de consumo y de ocio como el cine, un tejido social complejo, los nuevos inventos como el ferrocarril y el tranvía, la luz de gas en las calles, el agua en las casas, y los nuevos medios de comunicación: el teléfono, los periódicos y la fotografía.

18. Extraído del trabajo de GONZÁLEZ PORTILLA y URRUTIKOETXEA (en prensa).

19. UNAMUNO (1900) y LOTI (2008: 14).

20. BARANDIARAN (1924: 171) y LECUONA (1924: 47).

La Ría de Bilbao se sube al tren de la modernización de la mano de la industrialización. A lo largo de este complejo proceso asistimos a un sinnúmero de cambios y transformaciones que afectan a múltiples y variadas facetas de la vida de los nuevos habitantes de la ciudad: en primer lugar, la transición demográfica de su población y la adopción de nuevos comportamientos demográficos urbanos –tasas vitales muy bajas, con una clara reducción de la mortalidad y de la natalidad y una alta inmigración–; la transición de la alfabetización, es decir, conseguir una alta tasa de alfabetización de la sociedad; la transformación socio-profesional del conjunto –con el predominio de la población dedicada al sector secundario y terciario–; y el nacimiento de una nueva vida urbana que tiene que ver con cuestiones tan variadas como el tipo de trabajo, la vivienda, las infraestructuras, el nuevo ocio, nueva sociabilidad, nuevas mentalidades y nuevos comportamientos. Y todo ello se consigue en el seno de la ciudad.

Estas páginas no pretenden ser un texto cerrado, sino más bien, una reflexión sobre algunos de los fenómenos que se ponen en marcha en este complejo proceso de urbanización, modernización e innovación social.

9. BIBLIOGRAFÍA

- ABRAMS, P; WRIGLEY, E.A. (eds.). *Towns in Societies. Essays in Economic History and Historical Sociology*. Cambridge: Cambridge University Press, 1978.
- AIERDI URRAZA, Xabier (1993). *La inmigración en el espacio social vasco*. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, 1993.
- ARBAIZA, Mercedes. "Las condiciones de vida de los trabajadores en la industria vizcaína a finales del siglo XIX a través de la morbi-mortalidad". En: *Revista de Historia Industrial*, 1995; 8: 65-97.
- ARPAL POBLADOR, Jesús. *Las ciudades. Visión histórica y sociológica*. Barcelona: Montesinos, 1983.
- ARTOLA GALLEGRO, Manuel (ed.). *Historia de Donostia-San Sebastián*. San Sebastián: Fundación BBVA/Nerea, 2000.
- AZPIRI ALBISTEGUI, Ana. *Urbanismo en Bilbao: 1900-1930*. Vitoria: Gobierno Vasco, 2000.
- BAHAMONDE MAGRO, Ángel: "La historia urbana". En: *Ayer*, 1993; 10, 1993; pp. 47-61.
- BARANDIARAN, José María. "Nacimiento y expansión de los fenómenos sociales". En: *Anuario de Eusko Folklore*, IV, Sociedad de Estudios Vascos-Eusko Ikaskuntza, 1924; p. 171.
- BASURTO, Nieves; MARZANA, Javier; SANTANA, Alberto. "Bilbao. Un puerto en el Atlántico". En: GUARDIA, Manuel; MONCLÚS, Francisco J.; OYÓN, José Luis (eds.). *Atlas histórico de ciudades europeas. Península Ibérica*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona / Salvat, 1994; pp. 211-236.
- BEASCOECHEA, José María. *Propiedad, Burguesía y Territorio. La Conformación Urbana de Getxo en la Ría de Bilbao (1850-1900)*. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco/E.H.U, 2007.

- ; GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel; NOVO LÓPEZ, Pedro (eds.). *La ciudad contemporánea, espacio y sociedad*. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco/E.H.U., 2006.
- ; ZÁRRAGA SANGRONIZ, Karmele. *Procesos de transición, cambio e innovación en la ciudad contemporánea*. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco/ E.H.U., 2010.
- BENEVOLO, Leonardo. *La ciudad europea*. Crítica: Barcelona, 1993.
- BUSTILLO MERINO, Victoria. *Bilbao 1940-1975: del auge al inicio del declive. Un estudio histórico demográfico*, Tesis Doctoral. Bilbao: Universidad del País Vasco, 1995.
- CASTELLS ARTECHE, Luís (ed.). *El rumor de lo cotidiano*. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco/ E.H.U., 1999.
- CASTILLO, Santiago. *Reformas Sociales. Información oral y escrita publicada de 1889 a 1893* (ed. Facsímile de la publicación oficial de la Comisión de Reformas Sociales, hecha en Madrid en la Imprenta de Manuel Minuesa de los Ríos). Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Centro de Publicaciones, 1985.
- CONTRERAS CRUZ, Carlos; PARDO HERNÁNDEZ, Claudia (eds.). *La modernización urbana en México y España. Siglos XIX y XX*. Puebla (México): Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Universidad del País Vasco y Program for Mexican Culture and Society in Puebla, 2009.
- CORCUERA, Javier. *Orígenes, ideología y organización del nacionalismo vasco (1876-1904)*. Madrid: Siglo XXI, 1979.
- DE VRIES, Jan. *La urbanización de Europa 1500-1800*. Barcelona: Crítica, 1987.
- DER WOUDE, Ad; DE VRIES, Jan; HAYAMI, Akira. (eds.). *Urbanization in History. A Process of Dynamic Interactions*. Oxford: Clarendon Press, 1990.
- DOMINGO HERNÁNDEZ, María del Mar. *Vivienda obrera en Bilbao y el Bajo Nervión: las Casas Baratas, una nueva forma de alojamiento (1911-1936)*. Girona: Dep. Geografía, Història i Història de l' Art, Universitat de Girona, 2004.
- ELORZA, Antonio. *Ideologías del nacionalismo vasco, 1876-1937 (De los "euskaros" a Jagi Jagi)*. San Sebastián: Aramburu, 1978.
- FUSI, Juan Pablo. *Política obrera en el País Vasco, 1880-1923*. Madrid: Turner, 1975.
- GARCÍA ABAD, Rocío; PAREJA ALONSO, Aránzazu; ZARRAGA SANGRONIZ, Karmele. "La contribución de la demografía al proceso de modernización en las ciudades vascas". En: BEASCOECHEA GANGOITI, José María et al. (eds.). *La ciudad contemporánea, espacio y sociedad*. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco/EHU y Universidad Autónoma de Puebla, 2006; pp. 21-51.
- . *Historias de emigración. Factores de Expulsión y Selección de capital humano en la emigración a la Ría de Bilbao (1876-1935)*, Colección Historia de la Población, 3. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco/E.H.U., 2005.
- ; PAREJA ALONSO, Aranzazu. "Servir al patrón o al marido. Mujeres con destino a la Ría de Bilbao durante la primera industrialización". En: *Arenal*, 2002; 9, 2; pp. 301-326.
- GARCÍA BALLESTEROS, Aurora (ed.). *La ciudad: objeto de estudio pluridisciplinar*. Barcelona: Oikos-Tau, 1995.
- GARCÍA DELGADO, José Luís (ed.). *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*. Madrid: Siglo XXI, 1992.

- GARCÍA MERINO, Luis V. *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*. Oñate: Instituto Vasco de Administración Pública, 1987.
- GARCÍA-SANZ MARCOTEGUI, Ángel. "El origen geográfico de los inmigrantes y los inicios de la transición demográfica en el País Vasco (1877-1930). Contribución al estudio de sus interinfluencias". En: *Ekonomiaz*, 1988; 9; pp. 189-223.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio; LUNA RODRIGO, Gloria. "El desarrollo urbano en España, 1860-1930". En: *Boletín de la Asociación de Demografía Histórica*, 1986: IV, 2.
- GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel (dir.). *Bilbao en la Formación del País Vasco Contemporáneo (Economía, población y ciudad)*. Bilbao: Fundación BBV, 1995.
- (ed.). *Los orígenes de una Metrópoli industrial: la Ría de Bilbao*, 2 vols. Bilbao: Fundación BBVA, 2001.
- . *La Consolidación de la Metrópoli de la Ría de Bilbao*, 2 vols. Bilbao: Fundación BBVA, 2009.
- . *Nacimiento y desarrollo de la ciudad industrial. Leioa: de la sociedad tradicional a la sociedad posindustrial (1880-2000)*. *Industrialización, urbanización, inmigración e innovación social*. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco /EHU, 2010.
- ; URRUTIKOETXEA, José. *Vivir en familia, organizar la sociedad. Familia y modelos familiares: las provincias vascas a las puertas de la modernización (1860)*, Colección Historia de la Población, 2. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, 2003.
- ; —. "El rostro humano de un proceso de innovación social. Demografía, Familia y Capital Humano. El País Vasco, 1860-2000" (en prensa).
- ; GARCIA ABAD, Rocío; URRUTIKOETXEA, José. *Las "Ciudades mineras" de la Ría de Bilbao durante el boom minero: Inmigración, capital humano y mestizaje*. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco/ E.H.U., 2007.
- GOZÁLVEZ PÉREZ, Vicente (ed.). *Los procesos de urbanización: siglos XIX y XX*, Actas del II Congreso de la ADEH., Alicante: Inst. Juan Gil Albert, 1991.
- GUARDIA, Manuel; MONCLÚS, Francisco J.; OYÓN, José Luis (eds.). *Atlas histórico de ciudades europeas. Península Ibérica*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona / Salvat, 1994.
- GURRUTXAGA, Ander; PÉREZ-AGOTE, Alfonso; UNCETA, Alfonso. *Estructura y procesos sociales en el País Vasco*. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, 1991.
- HOHENBERG, P. M.; LEES, L.H. *The Making of Urban Europe 1000-1950*. Cambridge: MASS, 1985.
- JUARISTI, Josefa. *La estructura urbana de Bizkaia*. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco/E.H.U, 1985.
- JULIA SORT, Jordi. *Redes metropolitanas*. Barcelona, 2006.
- JÜRGENS, Oscar. *Ciudades españolas. Su desarrollo y configuración urbanística*. Madrid: Ministerio de Administraciones Públicas, 1992.
- LAWTON, Richard (ed.). *The Rise and Fall of Great Cities. Aspects of Urbanization in the Western World*. London: Belhaven Press, 1989.

García Abad, Rocío: "La vida en la Ciudad": comportamientos urbanos en la nueva metrópoli...

—; LEE, Roberts (eds.). *Urban Population Development in Western Europe from the Late-Eighteenth Century to the Early Twentieth-Century*. Liverpool: Liverpool University Press, 1989.

LECUONA, Manuel. *Anuario de Eusko Folklore*, IV, Sociedad de Estudios Vascos- Eusko Ikaskuntza, 1924.

LOTI, Pierre. "Instantes de recogimiento". En: *El País Vasco, Relatos e impresiones de Euskal-Herria*. Barcelona: Tierra Incógnita, José J. de Olañeta, Editor, 2008.

MIKELARENA PEÑA, Fernando. "El proceso de urbanización en el País vasco peninsular entre 1860 y 1930". En: *Cuadernos de Historia-Geografía*, 1993; 21: 413-433.

MORRIS, A.E.J. *Historia de la forma urbana: desde sus orígenes hasta la revolución industrial*. Ed. Gustavo Gili, 1985.

MORRIS, R.J.; RODGER, R. (eds.). *The Victorian City. A reader in British Urban History*. Londres: Logman, 1993.

MONTERO, Manuel. "Despegue urbano y continuidad de las costumbres públicas: las celebraciones festivas en el Bilbao de la industrialización". En: *Historia Contemporánea*, 2008; 37: 531-556.

PAREJA ALONSO, Aránzazu. "The Demography on the Industrialized Province of Biscay in Northern Spain. Spatial Differences and Long-Term Changes". En: *The History of the Family*, 2000; 5, 4: 431-448.

—. *Inmigración y condiciones de vida en la villa de Bilbao, 1825-1935*, Tesis Doctoral. Leioa: Universidad del País Vasco, 1997.

PÉREZ CASTROVIEJO, Pedro María. "Poder adquisitivo y calidad de vida de los trabajadores vizcaínos, 1876-1936". En: *Revista de Historia Industrial*, 2006; 30, Año XV, 1: 103-142.

PÉREZ-FUENTES, Pilar. "Ganadores de pan" y "amas de casa": otra mirada sobre la industrialización vasca. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco/E.H.U., 2004.

—. *Vivir y morir en las minas. Estrategias familiares y relaciones de género en la primera industrialización vizcaína, 1877-1913*. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco/E.H.U., 2003.

PÉREZ PÉREZ, José Antonio. "La configuración de nuevos espacios de sociabilidad en el ámbito del "gran Bilbao" de los años 60". En: *Studia Historica. Historia Contemporánea*, 2000; 18: 117-147.

REHER, David. "In Search of the "Urban Penalty": Exploring Urban and Rural Mortality Patterns in Spain during the Demographic Transition". En: *International Journal of Population Geography*, 2001; 7: 105-127.

—. "Ciudades, procesos de urbanización y sistemas urbanos en la Península Ibérica, 1550-1991". En: MONCLUS, Francisco J.; OYON, José Luís; GUARDIA, Manuel. *Atlas histórico de ciudades europeas. I, Península Ibérica*. Barcelona: Salvat, 1994; pp. 1-29.

RIVERA BLANCO, Antonio. *La ciudad levítica. Continuidad y cambio en una ciudad del interior (Vitoria, 1876-1936)*. Vitoria: Dip. Foral de Álava, 1992.

RODGER, R. (ed.). *European Urban History*. Leicester: Leicester University Press, 1993.

García Abad, Rocío: "La vida en la Ciudad": comportamientos urbanos en la nueva metrópoli...

- RUIZ OLABUENAGA, José I.; BLANCO, Cristina. *La inmigración vasca. Análisis trigeneracional de 150 años de inmigración*. Bilbao: Editorial Universidad de Deusto, 1994.
- RUZAFÁ, Rafael. *Las clases trabajadoras en los orígenes de la industrialización: Bilbao y la margen izquierda, 1841-1891*, Tesis doctoral inédita. Leioa: Universidad del País Vasco, 1996.
- ; GARCÍA ABAD, Rocío. "La vida social en la zona minera vizcaína (siglos XIX y XX). Estado de la cuestión y algunas aportaciones". En: *Historia Contemporánea*, 2008; 36, 1; pp. 84-118.
- . *Vizcaínos rurales, vizcaínos industriales. Estudios de historia social contemporánea*. Barakaldo: Librería San Antonio, 2002.
- . *Artesanos (1854) y mineros (1890). Dos fases de la protesta obrera en el País Vasco*. Madrid: Asociación de Historia Social, 2006.
- SAMBRICIO, Carlos (ed.). "La historia urbana". En: *Ayer*, 1996; 23.
- SERRANO ABAD, Susana. *El valle del Kadagua, un espacio marginal a las puertas de la metrópoli bilbaína*, Tesis Doctoral. Leioa: Universidad del País Vasco, 1993.
- SICA, Paolo. *Historia del urbanismo. El siglo XIX*. Madrid: I.E.A.L., 1981.
- UNAMUNO, Miguel de. *Mi bochito*, Colección "El Cofre Bilbaíno". San Sebastián: Elkar, 1996.
- URRUTIKOETXEA LIZARRGA, José. "'Casa Solar', 'Aldea' y 'Ciudad': población, familia e idearios. Un recorrido por los ámbitos de la demografía histórica vasca (1961-2000)". En: *Studia Historica. Historia Contemporánea*, 2000; 18; pp.17-57.
- VOTH, H.J. "Living Standards and the Urban Environment". En: R. FLOUD; P. JOHNSON (eds.). *The Cambridge Economic History of Modern Britain*, vol 1. *Industrialization, 1700-1860*, 2004; pp. 268-294.
- WALTON, Jon. "Current trends in nineteenth- and twentieth-century Spanish urban history". En: *Urban History*, 2003; 30, 2; pp. 251-265.