

## DE LA ESTANCIA DE BAÑOS AL VERANEO DE CLASE MEDIA: EL CAMBIO DE MODELO URBANO EN PLENTZIA, BIZKAIA (1890-1975)

**José María Beascochea Gangoti**

Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco (UPV-EHU)  
jm.beascochea@ehu.eus

Recibido: 4/07/16; Devuelto para revisión: 4/10/2016; Aceptado: 21/12/2016

### **De la estancia de baños al veraneo de clase media: el cambio de modelo urbano en Plentzia (Bizkaia), 1890-1975 (Resumen)**

Durante el primer tercio del siglo XX, las riberas de la margen derecha de la ría de Plentzia, entre el Astillero y los arenales de Gorliz, fueron saneadas, parceladas y vendidas en una serie de distintas iniciativas vinculadas con proyectos de urbanización asociados a la demanda veraneante. Allí se asentaría la nueva población flotante, y los nuevos equipamientos: deportivos, administrativos, educativos, servicios, portuarios etc. Este proceso se consolidó realmente tras la guerra civil, pero fueron los años del desarrollismo franquista el momento de mayor expansión, vinculado a la explosión del turismo de masas en España.

**Palabras clave:** Plentzia (Bizkaia), siglo XX, urbanismo, turismo residencial, vivienda, clases medias.

### **From the Stay of Baths to Summer Holyday of the middle class : The change of urban model in Plentzia (Biscay), 1890-1975 (Abstract)**

During the first third of the 20th century, the banks of the right margin of the estuary of Plentzia, between the Astillero and the sandy areas of Gorliz, were drained, divided into plots and sold in a series of distinct initiatives linked with projects of urbanisation associated to a summer resort. There it would settle the new floating population, and the new equipments: sportive, officials, educational, services, port etc. This process consolidated really after the civil war, but went the years of the Franco's age "desarrollismo", the moment of greater expansion, linked to the explosion of the tourism of masses in Spain.

**Key words:** Plentzia (Biscay), XX Century, residential tourism, housing, urbanism, middle class

El autor forma parte del Grupo de Investigación de Demografía Histórica e Historia Urbana de la UPV-EHU financiado por el Gobierno Vasco/Eusko Jauriaritza (IT-1085-16). Este trabajo ha recibido la financiación del proyecto de investigación "Clases medias y sociedad de servicios en las ciudades vascas durante el primer tercio del siglo XX" (HAR2012-36554) del Ministerio de Economía y Competitividad, y del proyecto "La definición de la sociedad de masas. Bilbao, un engranaje urbano, 1910-1936" (HAR2016-76759-P), del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad (AEI/FEDER, UE).

En este trabajo se realiza un estudio sobre la evolución de Plentzia, un núcleo turístico del litoral de Bizkaia cercano a Bilbao que se configuró en el contexto del veraneo de ola del siglo XIX, y que sufrió una rápida adaptación a mediados del siglo XX, para integrarse en el modelo de turismo residencial imperante. Ya en el siglo XXI, fuera de nuestro estudio, Plentzia y su entorno ha terminado por integrarse funcionalmente en el área funcional del Gran Bilbao.

Se trata de un planteamiento que no cuenta con muchos referentes próximos. Al centrarme en una localidad pequeña, aunque relevante y muy significativa en el contexto del litoral de Bizkaia, y plantear una visión de largo plazo, pretendo obtener diversos resultados. Por una parte, romper la habitual división cronológica entre los modelos anterior y posterior a la guerra civil, buscando distinguir qué hay de continuidad y qué de cambio entre los dos periodos. Por otra parte, trato resaltar la importancia que la existencia de una tradición de planeamiento urbano, en este caso ligada al impulso y las exigencias del veraneo elitista del siglo XIX, que entiendo que condicionó sustancialmente la forma de gestionar el crecimiento urbano durante el periodo posterior a 1950, incluso durante el boom del turismo de masas de las décadas de 1960 y 1970. El trabajo plantea un enfoque centrado en la perspectiva de la historia urbana, ya que la evolución del planeamiento, las obras de adecuación de infraestructuras, saneamiento y preparación terrenos, y las tipologías de edificación son los puntos centrales. El impulso de fondo es la distinta dinámica turística pero su materialización es la creación de un espacio urbano ordenado y creado bajo una lógica concreta. Para su desarrollo la base informativa es básicamente documental, ocupando los expedientes del archivo municipal un papel central. Junto a ellos, la información estadística, bibliográfica de diverso tipo.

Primeramente se practica una aproximación al contexto historiográfico del turismo litoral, desde los baños de mar decimonónicos hasta el boom del turismo de masas durante el franquismo, centrándose especialmente en la relación entre impulso turístico y desarrollo urbano y residencial. A continuación se presenta la posición geográfica e histórica de Plentzia a fines del siglo XIX, y a partir de ahí el estudio se estructura cronológicamente en dos grandes periodos. Entre 1890 y 1936 se analizan primero las principales intervenciones urbanísticas y de saneamiento de terrenos y los agente urbanos implicados en ellas, planteando a continuación la situación resultante en el marco físico y social antes de la guerra civil. Entre 1939 y 1975 se realiza una nueva subdivisión en dos periodos, caracterizados el primero (1939-1959) por la consolidación y continuidad del esquema anterior a la guerra, y el segundo (1960-1975) por la transformación hacia un modelo residencial densificado. Finalmente, se realiza una reflexión de conjunto sobre las características sociales y funcionales de ese modelo.

### **Turismo litoral y urbanización: contexto historiográfico**

No es objetivo de este trabajo profundizar sobre la práctica del turismo litoral y el modelo balneario, sino más concretamente respecto a la relación entre impulso

turístico y el desarrollo urbano. Sin embargo, se trata de fenómenos íntimamente relacionados, por lo que al analizar el contexto historiográfico resulta inevitable referirse a ambas cuestiones. Por otra parte, constituye un campo de estudio absolutamente multidisciplinar, con riquísimas aportaciones -desde la geografía, la historia del arte, historia económica, estudios turísticos, y urbanismo histórico- del que se puede encontrar ya un amplio estado de la cuestión en trabajos como el de Mercè Tatjer<sup>1</sup>. De cualquier forma, la cuestión de la relación entre impulso turístico y urbanización ha suscitado un relativo interés entre la historiografía española, generalmente desde la Geografía, la Historia del Arte y la Arquitectura, y en menor medida, la Historia.

Los baños de mar y el turismo en el litoral marítimo nacieron a fines del siglo XVIII y se desarrollaron en Europa y América desde las primeras décadas del siglo XIX. Contaba con distintos antecedentes y un impulso directo de la mano del discurso médico del climatismo y el higienismo<sup>2</sup>. El baño terapéutico y el uso de la misma playa, se presentaba como una práctica rígidamente codificada por los médicos. El baño libre y el control personal mediante el dominio de las técnicas de natación fue bastante tardío, generalizándose sólo durante el siglo XX.

El modelo de estancia marítima de ocio quedó definida en Brighton y las demás estaciones de las costas inglesas entre 1750 y 1780, y desde allí se fue difundiendo por las riberas del Báltico, mar del Norte y la Mancha<sup>3</sup>. En el Continente la construcción de los primeros grandes balnearios y la generalización del modelo tuvo lugar entre 1820 y 1850. Coincidió con el trazado de las redes básicas de ferrocarril por Europa y su generalización entre los grupos aristocráticos y alto burgueses. La presencia de las distintas familias reales fue una condición fundamental para provocar el efecto de moda.

En definitiva, la urbanización derivada de las estaciones marítimas representa una versión especializada de la ciudad burguesa<sup>4</sup>. Sus particularidades más evidentes es la gran presencia de la casa ajardinada, ejemplarizada en la villa pintoresca mirando al mar, y el amplio consumo de espacios públicos, como el paseo marítimo, los equipamientos de lujo, etc. Además, solían contar con edificios monumentales, como balnearios, hoteles y casinos, que marcaban la categoría social de la estación.

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

1 Su estado de la cuestión recorre buena parte del marco nacional e internacional, a partir del estudio del caso de Cataluña: Tatjer Mir, 2009. Más antiguo y centrado en los trabajos publicados en inglés, ver Barke y Towner, 1996.

2 Una visión de conjunto sobre el proceso en Corbin, 1993.

3 Para el origen y desarrollo del proceso en Gran Bretaña ver Walton, 1983 y Walton, 2002b. Un marco general en Inglis, 2000.

4 Un panorama general del desarrollo urbanístico de los mayores núcleos turísticos de los principales países de Europa y Estados Unidos en el clásico Sica, 1981, p.980-1030.

un buen número de localidades en todo el Continente<sup>5</sup>. La amplias repercusiones de la cuestión ha derivado a que sea Sobre este punto contamos con un buen número de planteamientos de conjunto desde la perspectiva del turismo internacional<sup>6</sup>, y también ha permitido comenzar distintos acercamientos comparativos entre modelos nacionales<sup>7</sup>.

En España la consolidación de estas costumbres fue algo más tardía, ya que el termalismo de interior tenía un gran peso<sup>8</sup>, y la puesta en servicio de la red ferroviaria llegó con retraso<sup>9</sup>. Sobre esta cuestión, un interesante estudio reciente vincula el desarrollo turístico con el establecimiento de la red ferroviaria a lo largo del siglo XIX y XX<sup>10</sup>. Sin embargo, a lo largo de la costas de la península se fueron abriendo establecimientos para los baños, normalmente al principio con un marcado carácter terapéutico, para ir rápidamente abriéndose a nuevas prácticas junto al mar<sup>11</sup>. De esta forma, el balnearismo litoral fue pasando desde los aspectos terapéuticos hacia un contexto más preventivo y, sobre todo, de ocio y relación social<sup>12</sup>.

Se pudo así en marcha un proceso que culminó durante la segunda mitad del siglo XX con España convertida en uno de los principales destinos turísticos del mundo, y la actividad turística como sector clave de la economía nacional. Sin embargo, el estudio de este proceso en el marco general de España se planteado fundamentalmente desde la gestión turística y centrada en las décadas más recientes. Tras algunos acercamientos iniciales a su componente histórico<sup>13</sup>, destaca el esfuerzo de reflexión de varios de los trabajos del número monográfico *Turismo y nueva sociedad* de la revista *Historia Contemporánea* (nº25, 2002).

Uno de los aspectos que más estudiado y que cuenta con completos trabajos de conjunto es el papel jugado por el turismo en la modernización económica<sup>14</sup>. Igualmente, algunos periodos has sido particularmente privilegiados por la investigación, sobre todo la década de 1920<sup>15</sup>, y especialmente el periodo posterior al boom del turismo de masas a partir de la década de 1950<sup>16</sup>. Otra cuestión que ha comenza-

---

5 Un magnífico ejemplo, centrado en la comparación entre los casos de Bournemouth (costa sur inglesa), Niza (costa azul francesa) y el condado de Los Angeles (sur de California) en Soane, 1993.

6 Por ejemplo, Barke, Tower y Newton, 1996. También Anderson y Tabb, 2002, y Walton, 2005.

7 Battilani y Strangio, 2007.

8 Sobre esta modalidad ver: Leboeiro, 1991 y 1994 ; Caz, 2001 ; Larrinaga, 2012 ; y Alonso, Vilar y Lindoso, 2012.

9 Una visión de conjunto en Larrinaga 2002 y 2012.

10 Barquín, 2013. También para el caso del País Vasco Larrinaga, 2015

11 Este proceso queda perfectamente explicado para el caso de Barcelona y la costa catalana en Tatjer, 2009. Para otros núcleos iniciales como San Sebastián y Sanlúcar de Barrameda ver Valero, 1994.

12 Gil de Arriba, 2000.

13 Como introducción antes de centrarse en ejemplos de Andalucía en Valero, 1994 ; y más estructurada pero en base a referencias en lengua inglesa en Barke y Towner, 1996.

14 Además de los incluidos en el monográfico de la revista *Historia Contemporánea* de 2002 están: Pellejero (dir.), 1999 ; y Larrinaga y Vallejo, 2013.

15 Pellejero, 2002b ; y Moreno, 2010.

16 Para una visión de conjunto: Bayón Mariné, 1999 ; Pellejero (dir.), 1999 ; Pellejero, 2002a ; Pack, 2009 ; Larrínaga y Vallejo, 2013 ; y Vallejo 2011.

do a ser estudiada es su función en la construcción de diferentes discursos, y como agente de cambio social y cultural, por ejemplo a través de varias tesis doctorales desde distintas perspectivas<sup>17</sup>.

Finalmente, como síntoma del creciente interés sobre la cuestión, hay ya una primera síntesis centrada en las políticas de promoción turística estatales, antes y después de las manifestaciones del turismo de masas<sup>18</sup>, y un primer manual introductorio en castellano<sup>19</sup>.

Durante el siglo XIX, la preferencia de la monarquía y de las élites políticas del interior de la península por las *frías* costas cantábricas derivó en la formación de denso conjunto de estaciones marítimas allí entre las décadas de 1850 y 1870. Desde el principio destacaron los casos de San Sebastián y Santander, ligados a las visitas de Isabel II, Alfonso XII y al veraneo real estable desde 1887. El ejemplo que tuvo mayor influencia en el Cantábrico y en la costa vasca en particular fue el de Francia. Las primeras estaciones de baños francesas se levantaron en la costa de la Mancha (como Boulogne y Dieppe). Pero el impulso determinante en este litoral provino del apoyo de la familia imperial durante el II Imperio (1852-1870), concretado en la estación de Biarritz<sup>20</sup>.

El brillo de San Sebastián como estación de baños de repercusión internacional ha derivado en que este campo de estudios haya tenido un importante desarrollo en la historiografía vasca. Las investigaciones se han concentrado en el caso de la propia capital de Gipuzkoa, que ha sido estudiada desde perspectivas muy variadas, incluyendo su origen como estación de baños, las prácticas balnearias, modelo de gestión, o incluso derivaciones políticas<sup>21</sup>. Seguramente el modelo más acabado de la vinculación entre turismo y planeamiento urbano en España sea San Sebastián. Los trabajos de J.K. Walton y de Carlos Larrínaga sobre esta ciudad<sup>22</sup>, demuestran la estrecha imbricación entre el impulso turístico y los intereses económicos asociados, con el planteamiento y desarrollo de los distintos proyectos urbanos de la ciudad, comenzando por Ensanche Cortázar (1864), hasta la propia crisis del modelo urbano y turístico durante el franquismo.

A partir del modelo elitista de San Sebastián y Santander fueron surgiendo toda una serie de nuevos núcleos de turismo litoral de diversa categorías y características, que jalonaron las costas de Bizkaia, Gipuzkoa y Cantabria y que para Walton constituyeron el primer auténtico sistema de estaciones de baño de España durante las décadas finales del siglo XIX, equiparable a los de otras costas europeas<sup>23</sup>. Sin embargo, las pequeñas estaciones de la costa vasca no cuentan con estudios en profundidad, fuera de algunas síntesis generales y diversos estudios más locales<sup>24</sup>.

17 González Morales, 2003 ; Moreno Garrido, 2004 ; y Fuentes Vega, 2015.

18 Moreno Garrido, 2007.

19 Faraldo y Rodríguez-López, 2013.

20 Chadefaud, 1987.

21 Principalmente ver: Walton, 1996 y 2013 ; Larrinaga, 2007; y Castells, 2000.

22 Por ejemplo: Walton, 2002a y 2013 ; y Larrinaga, 2005.

23 Walton, 1996.

24 Los principales Aguirre, 1995, Martínez Salazar, 1995 y Cava Mesa, 2009. Sobre el fenómeno

La excepción es el grupo de estaciones surgidas en las orillas del Abra de Bilbao, que cuentan con varios estudios<sup>25</sup>. Constituyó un núcleo de gran potencia inicialmente, pero que quedó oscurecido por sus competidores de Gipuzkoa y Cantabria, concentrándose fundamentalmente en la demanda de la propia ciudad de Bilbao. Mis publicaciones sobre este área se han focalizado específicamente en el turismo como impulso para la transformación urbanística del territorio y la promoción inmobiliaria, principalmente a través de las operaciones localizadas en el municipio de Getxo, que terminaron por configurar un ejemplo destacado de urbanización residencial litoral en el área de influencia de la ciudad de Bilbao<sup>26</sup>. El núcleo en el que se centra este trabajo, la villa de Plentzia, es un evolución directa de ese mismo modelo.

Entre los distintos desarrollos regionales españoles, el caso de la costas de Cantabria y Asturias presentan un abundante repertorio de trabajos. El turismo balneario de la primera ha sido ampliamente estudiado por Carmen Gil de Arriba<sup>27</sup>, a la vez que distintos investigadores se han centrado en localidades concretas, especialmente Santander<sup>28</sup>. Se trata de trabajos de una gran profundidad conceptual. Especialmente relevantes para el planteamiento de este estudio son los trabajos sobre las localidades de la costa oriental de Cantabria, Laredo y Castro Urdiales<sup>29</sup>. Aunque de un tamaño mayor al de Plentzia, ambas cuentan con grandes similitudes con nuestro caso, y tanto María de Mar García Cuadriello como Carmen Delgado plantean estudios muy completos centrados en la relación entre veraneo y desarrollo urbano en el largo plazo sobre la base de relevantes repertorios documentales.

Algo similar se puede decir del caso de Asturias, aunque aquí los principales trabajos provengan tanto de geógrafos como de historiadores del arte. Destaca el trabajo de Roza sobre el sistema de balnearios marítimos del Principado antes de 1935<sup>30</sup>, y especialmente los trabajos de Covadonga Álvarez Quintana sobre el núcleo de Rivadesella, donde la formación de una nueva sociedad de veraneantes permite explicar las particularidades tanto de su configuración urbanística como del modelo inmobiliario practicado<sup>31</sup>. En Gijón, la cuestión se centra en la compleja convivencia de la playa con una ciudad industrial y portuaria en rápida expansión, plagada de contradicciones<sup>32</sup>.

En el caso gallego, junto a trabajos sobre el ámbito balneario<sup>33</sup>, encontramos últimamente nuevas interpretaciones vinculadas al componente económico del sector, y la vinculación entre centros balnearios y urbanos, como el caso de Vigo y

---

balneario termal: Sarrionandia, 1989, y Urquía Echave, 1985.

25 Ver Beascochea, 2002b, 2003 y 2007, y Pérez de la Peña Oleaga, 1996.

26 Beascochea, 2007.

27 Gil de Arriba, 1992 y 1994.

28 Pozueta, 1980 ; y Sazatornil, 1996.

29 Ver: García Cuadriello, 1996 ; y especialmente Delgado Viñas, 2011 y 2015.

30 Roza Candás, 1995.

31 Álvarez Quintana, 1995.

32 Alvargonzález, 1999.

33 Leboreiro, 1994.

Mondariz, y de la isla de la Toja<sup>34</sup>. Los otros litorales españoles no cuentan en general con un repertorio de estudios tan completo. Son muy interesantes los trabajos sobre la isla de Gran Canaria, tanto de la configuración de su espacio litoral, como especialmente, la vinculación entre un temprano turismo británico y el desarrollo urbanístico en forma de ciudad jardín en Las Palmas de Gran Canaria<sup>35</sup>. En Andalucía destaca un estudio sobre Sanlúcar de Barrameda<sup>36</sup>, y los referidos a la costa y la ciudad de Málaga, donde se planteó una iniciativa pionera de turismo mediterráneo de invierno inspirado en Niza, la costa azul francesa y las prestigiosas costas italianas<sup>37</sup>.

En las costas levantinas hay un trabajo temprano de Antonio López Gómez, con una aproximación a los inicios del uso veraneante del litoral a lo largo de las costas de Alicante, Valencia y Castellón, para centrarse en el caso de la huerta de Gandía (fundamentalmente Oliva y Grao de Gandía) antes de la explosión del turismo de masas<sup>38</sup>. Más recientemente varios trabajos analizan la relación entre turismo y desarrollo urbano en núcleos concretos, como las ciudades de Alicante, Valencia (Cabañal) y Cartagena<sup>39</sup>.

El desarrollo urbano asociado al turismo litoral representa un fenómeno de primera magnitud en las islas Baleares, sobre todo en fechas recientes<sup>40</sup>, pero encontramos también trabajos con un enfoque histórico, centrados en la arquitectura del ocio, y el desarrollo urbanístico de las islas vinculado al turismo anterior al boom<sup>41</sup>. Ya con un enfoque distinto, John Walton realizó un trabajo centrado en la en el suburbio residencial de *El Terreno*, al oeste de Palma, iniciado por miembros de la burguesía local y de Barcelona a fines del siglo XIX, y que entre 1920 y 1960 fue adoptado por una colonia internacional de turistas y residentes de elite<sup>42</sup>.

Tras las costas cantábricas, es seguramente Cataluña el territorio con un desarrollo del turismo litoral más completo, pese a las carencias en su estudio que señala Mercè Tatjer<sup>43</sup>. Sobre el turismo en Cataluña hay relevantes visiones generales desde la historia económica<sup>44</sup>, la geografía<sup>45</sup>, o la gestión turística<sup>46</sup>, entre otras. Una cuestión sobre la que se ha profundizado especialmente es la historia de las prácticas de baño y de los balnearios, tanto urbanos como marítimos, y sus efectos en la transformación del litoral, a través de distintos trabajos de Mercè Tatjer. Estos se refieren

34 Vilar y Lindoso, 2010 ; Patiño, 2002 ; y Barral, 2015.

35 Morales y Santana, 1993 ; y Morales, 1995.

36 Valero, 1994, p.301-313.

37 Barke y France, 1996 ; Barke-Mowl-Shields, 2010m ; y Pellejero, 2007. Ya referido al turismo en Málaga posterior a 1950: Pellejero, 2005.

38 López Gómez, 1978.

39 Vera Rebollo, 1997 ; Sanchís Pallarés, 1988 ; y Pérez Rojas, 1986. También para la arquitectura balnearia en el conjunto de la costa mediterránea: Granell, 2002.

40 Entre el abundante repertorio de estudios de ese fenómeno se puede señalar el resumen de Horrach, 2009.

41 Seguí, 2001 ; y Buades, 2004.

42 Walton, 2005.

43 Tatjer, 2009.

44 Maluques de Motes, 2011.

45 Garay Tamajón, 2007. Un resumen en Garay y Cànoves, 2009.

46 Pi-Sunyer, 1996.

tanto sobre el conjunto de Cataluña<sup>47</sup> como al caso de la costa de Barcelona<sup>48</sup>. La misma autora ha profundizado también sobre la integración de espacio urbano con el litoral y las contradicciones de sus usos en trabajos planteados desde otras perspectivas<sup>49</sup>. Un trabajo en una línea convergente es el de Teresa Navas<sup>50</sup>.

El temprano desarrollo en Cataluña de la industrialización y la consiguiente complejización de los usos sociales coadyuvó a la aparición de una demanda veraneante local, que unida a algunas provenientes del extranjero, impulsó la promoción de distintos proyectos urbanizadores. Se trata de un punto en que presenta evidentes paralelismos con el País Vasco, y específicamente con la zona del Abra cercana a Bilbao y la misma Plentzia. Varios trabajos indican en esta cuestión desde el punto de vista económico en el marco general de Cataluña o Barcelona<sup>51</sup>. Especialmente, Mercè Tatjer realiza un interesante recorrido general, señalando diversas iniciativas, sobre todo durante los años entre 1910 y 1930, que plantearon avanzadas fórmulas empresariales de urbanización y de promoción inmobiliaria<sup>52</sup>. Las encontramos en misma Barcelona (que comenzó a promoverse como *La perla del Mediterráneo*) y en un gran número de localidades de las distintas costas de Cataluña: Roses, Sant Feliu de Guíxols, Blanes, Vilanova i la Geltrú, Garraf, Comarruga-Vendrell, etc.

Algunos casos destacan especialmente por sus paralelismos a los desarrollados en los alrededores de Bilbao, tanto por el tipo de promoción como por la utilización de la tipología de la ciudad jardín. En la Costa Brava (concepto promocional pionero oficializado en 1925) entre 1916 y 1924 se inició la promoción de la elitista S´Agaró (entre Sant Feliu y Platja d´Aro) impulsada a partir de la parcelación de una gran finca de la familia Ensesa<sup>53</sup>. Al sur de Barcelona, Sitges mantuvo mucho tiempo su carácter industrial, incluso tras la inauguración del ferrocarril que le unía a Barcelona (1881, unos años antes del Bilbao-Las Arenas-Plentzia), aunque convivía con una primera actividad veraneante, a través del establecimiento de una significativa colonia de artistas vinculados al modernismo y de algunas primeras inversiones. El fenómeno turístico fue ganado progresivamente fuerza, especialmente tras 1919 cuando una sociedad encabezada por Francesc Armengol comenzó la promoción del gran complejo de la urbanización Terramar, asociado además a distintas iniciativas deportivas y sociales<sup>54</sup>.

Finalmente, más al sur destacó el núcleo de Salou, urbanizado desde 1920 por una empresa promotora<sup>55</sup>. Finalmente, fuera ya de Europa resulta de especial rele-

47 Tatjer, 2009 y 2012.

48 Tatjer, 1996,

49 Por ejemplo la propiedad y el mercado inmobiliarios de la zona de la Barceloneta (Tatjer, 1988), y la cuestión del barraquismo histórico (Tatjer y Larrea, 2010).

50 Navas Ferrer, 2014.

51 Cal, 1989 ; y Barjau, 1997.

52 Tatjer 2009 ; y Tatjer, 2012.

53 Tatjer, 2012, p.95-98 ; y Moldeveanu, 1996.

54 Tatjer, 2012, p.58-60 y p.103-107. Sobre Sitges y el turismo de la localidad en la época hay abundante información en Marzal (coord.), 2013.

55 Aunque no sea el punto central del trabajo, se puede encontrar información sobre Salou y las costas de Tarragona en Antón Clavé, 2008.

vancia fijarnos en el ámbito americano. Las diferencias nacionales son aquí acusadas. Así, los estudios sobre México son escasos, y centrados sobre todo en el caso de Acapulco<sup>56</sup>. Hace unos años John Walton realizó una introducción comparativa entre las situaciones de México y España, destacando las escasas coincidencias entre sus modelos turismo de litoral<sup>57</sup>. En cambio, todo el cono sur del continente americano presenta un desarrollo del turismo de playa con grandes similitudes respecto al caso de España. Esto se hace evidente en estudios comparativos como el de Larrinaga y Pastoriza sobre San Sebastián y Mar del Plata<sup>58</sup>. Pero son también muy significativos los puntos en común que se plantean en el desarrollo de áreas turísticas en el litoral de algunas de las principales ciudades del continente, y especialmente su relevancia en el proceso urbanístico modernizador en Río de Janeiro (Brasil), Montevideo (Uruguay), Mar del Plata (Argentina) y parcialmente Viña del Mar/Valparaíso (Chile)<sup>59</sup>.

Entre estos países Argentina contó en fechas relativamente tempranas con un sistema de estaciones balnearias vinculadas de una forma u otra a su capital, y encabezadas por Mar del Plata, que obtuvo enseguida una posición de primacía<sup>60</sup>. En Uruguay fue el frente litoral de Montevideo donde se concentraron los recursos, ya que el desarrollo de Piriápolis y Punta del Este fue bastante tardío<sup>61</sup>.

Pero sin duda, el modelo más directamente relacionado con las estaciones balnearias del Abra de Bilbao y con Plentzia es el de Chile. Allí Viña del Mar, tras un primerizo impulso balneario, creció como un suburbio ferroviario e industrial de Valparaíso, derivado de la llegada del ferrocarril Santiago-Valparaíso (1863) y de la extensión del trazado ferroviario por la costa la década siguiente, que dificultaba su uso recreativo. Sin embargo, distintas iniciativas privadas a partir de la década de 1880, y especialmente durante las primeras del siglo XX, desarrollaron un acabado modelo de urbanización residencial y estancia de mar elitista. Las iniciativas empresariales derivaron en la promoción de lotificaciones residenciales y dotación de equipamientos (ocio y deportivos) de calidad, que culminaron con la apertura de la ciudad al frente marítimo. El impulso estatal, tras 1927, terminó por tergiversar el modelo inicial e impulsarlo hacia el mercado internacional y el turismo de masas a partir de la década de 1940<sup>62</sup>.

En definitiva, volviendo al caso de España, durante las primeras décadas del siglo XX el turismo litoral fue extendiéndose cada vez más a nuevas localidades y ocupando todas las costas. Sin embargo, alcanzó realmente su pleno desarrollo desde mediados del siglo, y no por medio de la expansión de los modos tradicionales que venían del siglo XIX, sino a partir de una nueva realidad. Entonces los ejes fun-

56 Un resumen sobre el origen y desarrollo de esta estación balnearia en Valenzuela y Coll-Hurtado, 2010.

57 Walton, 2009.

58 Larrinaga y Pastoriza, 2009.

59 Cunha y Campodónico, 2005 ; Pastoriza (ed), 2002.

60 Mantobani, 1997 ; Cacopardo, 1997 ; y Pastoriza (ed), 2002.

61 Cunha, 1999.

62 Booth, 2002 ; y Cáceres, Booth y Sabatini, 2002.

damentales fueron la internacionalización y el triunfo del turismo masivo de sol y playa.

Esa nueva percepción del papel central de la playa conllevó, que a partir de la década de 1940, se asista en España a un cambio de paradigma, concretado en que las *cálidas* playas mediterráneas terminaran por desbancar a las tradicionales *frías* cantábricas<sup>63</sup>. El cambio de primacía es ya evidente a partir de 1950<sup>64</sup>. Las estaciones cantábricas debieron desde entonces buscar una oferta diferenciada, ya que sin quedar totalmente ajenas a las nuevas dinámicas propias del turismo de masas, es decir, de la aceptación del binomio sol-playa como ideal, sus condiciones dificultaban que se integraran en un sistema progresivamente dominado por los tour-operadores, las cadenas hoteleras, los paquetes vacacionales y las políticas gubernamentales.

Se trata de una cuestión que ha quedado oscurecido por el brillo de las grandes cifras y espectaculares desarrollos asociados al boom turístico español desde 1950 en adelante<sup>65</sup>. Recientemente, John Walton ha planteado una primera aproximación a la forma en que los tradicionales centros cantábricos se adaptaron a la nueva situación, centrada en el caso de San Sebastián<sup>66</sup>. En esta localidad, tras la aparente continuidad del veraneo elitista durante las décadas de 1940 y 1950, el modelo entró en crisis. Inserta en un contexto de fuertes contradicciones y en una época de intenso crecimiento económico y demográfico, debió adaptarse a la nueva realidad sociopolítica y a la creciente presión de la demanda local y regional.

Una situación bastante similar, salvando las distancias de tamaño y prestigio, se dio también entonces en el rosario de pequeñas y medianas estaciones de mar que jalonaban toda la costa cantábrica. Muchas de ellas habían nacido durante el siglo XIX, junto a otras que iniciaban ahora su andadura. Todas debieron adecuarse a los cambios en los hábitos sociales, la coyuntura económica y demográfica expansiva, y la apertura de accesibilidad que permitía el automóvil particular. Además en el caso de las provincias costeras vascas con el factor añadido de la altísima densidad poblacional acumulada<sup>67</sup>.

La adaptación desarrollada en la mayoría se fundamentó en una evolución del acomodado veraneo decimonónico tradicional hacia un primer turismo residencial, ligado a la demanda nacional y local, y abierto a las distintas capas de las ascendentes clases medias urbanas. Se trata de también de un modelo que por su relativamente reducido componente inmobiliario y residencial ha quedado también empujado ante la pujanza del fenómeno de las segundas residencias, emparentado pero con una lógica no siempre coincidente<sup>68</sup>.

63 Larrinaga, 2012, p.384-385, y Valero, 1994, p.326-329.

64 Un marco general de la cuenca mediterránea en Segreto, Manera y Pohl (eds.), 2009.

65 Para una visión de conjunto: Larrinaga y Vallejo, 2013 ; Vallejo, 2002 ; Vallejo 2011; Pellejero, 1999; Pellejero, 2002; y Bayón Marín, 1999. Una pionera lectura crítica en Gaviria, 1974.

66 Walton, 2013.

67 Una visión general sobre la economía vasca durante el franquismo en García Crespo, Mendizabal y Velasco, 1981.

68 Una caracterización y definición general en Ortega Valcárcel, 1975; Guarnido y Segura, 1989; Del Pino, 2003; Serrano Martínez, 2003; y la serie de trabajos recogidos en Mazón y Aledo (eds.),

Este turismo residencial tiene enormes implicaciones urbanas y territoriales que no se circunscriben a las áreas turísticas y litorales, que se pueden ejemplificar en el caso de la vecina Cantabria<sup>69</sup>. Y son precisamente las localidades cántabras de Laredo y especialmente de Castro Urdiales (estudiada por Carmen Delgado Viñas) las que representan un modelo más cercano, tanto en lo físico como en lo conceptual, del que se analiza en Plentzia<sup>70</sup>.

### Plentzia antes de 1900

Plentzia es una pequeña villa marinera de la costa de Bizkaia, situada a unos 25 kilómetros de Bilbao. Desde su fundación en el siglo XIII su vida económica había estado vinculada al mar, y había dado lugar a diversas fórmulas y situaciones (principalmente pesca, comercio de cabotaje y construcción naval). Sin embargo, a fines del siglo XVIII sufrió un profundo declive, que las diversas iniciativas locales no lograron superar<sup>71</sup>. 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<sup>72</sup>. Los habitantes de la Villa debieron volver hacia sectores tradicionales como la agricultura o las conservas alimenticias. Pero especialmente determinante fue aprovechar la amplia cualificación profesional como marinos en el marco del nuevo sector empresarial naval, con fortísima expansión en compañías radicadas en el puerto de Bilbao<sup>73</sup>.

Uno de los efectos más inmediatos de esa situación fue que el espacio tradicional del puerto, como centro de actividad económica, perdió rápidamente gran parte de su valor y funciones. Su uso fue limitándose cada vez más a funciones secundarias y recreativas, trasladándose el resto de actividad portuaria hacia la zona de la playa. Ese cambio de consideración del antiguo frente meridional del casco antiguo hacia la ría se vio acelerado por las necesidades financieras del municipio, que encontró en la venta de parcelas en esa zona una fuente complementaria de ingresos para hacer frente a la crisis fiscal que había comenzado durante la Guerra de la Convención (1794), se fue incrementando durante el primer tercio del siglo XIX, y se agudizó tras la primera Guerra Carlista, en la que Plentzia abrazó el bando liberal<sup>74</sup>.

El proceso de transformación comenzó durante la década de 1820, con el relleno y saneamiento de una primera franja de marismas ribereñas, entre el puente y el eje de Udaletxe Aldapa, que se ocupó con una hilera de nuevos edificios de vivienda.

---

2005.

69 Delgado Viñas, 2008.

70 Para Laredo: García Cuadriello, 1996. Para Castro: Delgado Viñas, 2011 y 2015.

71 Una visión de conjunto sobre la historia de Plentzia en: Uriarte, 2004; Roperó, 2008 ; y Martínez, 2009. Sobre el proceso urbano también Beascochea, 2011.

72 El caso concreto del auge y decadencia de la construcción naval se encuentra documentado en: Odriozola, 2011.

73 En este sentido, una iniciativa fundamental fue la fundación de la "Escuela Náutica de Enseñanza de Plentzia" en 1863, que con diversos cortes, permaneció abierta hasta 1932. El origen y características de la Escuela Náutica desde la perspectiva de los dos municipios colindantes en Duo, 2011. También se encuentra información en: Uriarte, 2004, p.130-132, y Torrecilla, 1994, p.112-113.

74 Sobre la primera guerra carlista en Plentzia: Mayor, 1998, p. 69-96.

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. El mecanismo empleado fue el encargo en 1840 de un pequeño plano de solares que continuara hacia el oeste la línea de la manzana previa<sup>75</sup>. Se formaron así dos nuevas manzanas, que fueron edificándose a continuación. De esta forma, alrededor de la década de 1850 Plentzia había comenzado a diseñar un nuevo frente a la ría, con un alto grado de uniformidad estilística y acceso desde la calle carretera (Erribera).

A partir de la década de 1860, y de forma acelerada desde el final de la última guerra carlista (1876), Bizkaia sufrió un profundo y rápido cambio de sus fundamentos económicos, pero también una radical transformación social, derivada de la nueva realidad producto de la inmigración y la urbanización, y que impulsó la aparición de una nueva realidad política y social de creciente complejidad<sup>76</sup>. Una de sus manifestaciones fue la extensión de los hábitos de ocio, y entre ellos, la difusión creciente de las estancias de baños de mar, y el comienzo del turismo burgués. Como ya se ha señalado, la difusión de estos fenómenos provocó la creación de estaciones veraniegas en la zona del Abra, como Portugalete, Santurtzi, Algorta y, la más importante de todas, Las Arenas<sup>77</sup>.

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<sup>78</sup>. La estructuración como estación de veraneo fue muy tardía Plentzia, a pesar de las virtudes recreativas y el pintoresquismo de su paisaje, su ría, y especialmente la playa que comparte con Gorliz. Su verdadera eclosión como una de las pequeñas estaciones marítimas dirigidas fundamentalmente a la clientela burguesa de Bilbao sólo tuvo lugar durante la década de 1890 y los primeros años del siglo XX. Para entender este hecho hay que considerar tres razones fundamentales.

La primera fue la crisis de los centros de referencia del Abra. El turismo en esta zona sufrió un rudo golpe desde 1895 con las obras del puerto exterior de Bilbao, que socavaron las playas de Las Arenas y Portugalete. Esto, unido a otros cambios, provocó el fin de Portugalete como destino de veraneo, y aceleró la conversión de Las Arenas, y el naciente barrio de Neguri hacia un destino residencial elitista no estacional sino de todo el año<sup>79</sup>. El turismo del Abra pasó a concentrarse alrededor de las playas de Algorta. Quedaba por tanto una demanda recreativa de esparcimiento veraniego sin cubrir, y ahí fue donde la cercana Plentzia pudo hacerse con una clientela. La segunda razón fue la consecución del enlace ferroviario entre Plentzia, Las Arenas y Bilbao, inaugurado precisamente en 1893 (Figura 1). Fue un

75 Reformulado definitivamente en 1842 por el maestro obra Juan Antonio Menchaca.

76 Una visión de conjunto que focaliza sobre las cuestiones urbanas y demográficas en: González Portilla et al., 1995a, y en González Portilla et. al., 2001.

77 Sobre el turismo y los baños de mar en el Abra de Bilbao: Beascochea, 2002b y 2007.

78 En la edición de 1876 de una conocida Reseña de establecimientos de baños de mar, no aparecía reflejada, ya que en Bizkaia además de las distintas estaciones del Abra solo se señalaban Ondarroaty Lekeitio. Reseña de los establecimientos..., 1876..

79 Para la crisis del modelo de turismo estacional en el Abra y su conversión hacia la residencia definitiva: Beascochea, 2002a, y 2007.

factor absolutamente determinante, ya que garantizaba la movilidad y un servicio de calidad, que colocaba la playa de Plentzia a poco más de una hora del centro de Bilbao<sup>80</sup>.



Figura 1. Posición de Plentzia en relación a Bilbao y red de Ferrocarriles suburbanos de la margen derecha de la ría

Fuente: Dibujo de Pedro Pintado Quintana reproducido de <http://www.spanishrailway.com/wp-content/uploads/Plano-de-suburbanos-de-Bilbao2.jpg> [Consultado 15/3/2016]

Finalmente, el tercer argumento es ya de índole local: 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<sup>81</sup>.

80 La estrecha relación entre ferrocarril y turismo ya desde el siglo XIX en España, ver Barquín, 2013. Sobre la red vasca: González Portilla et.al., 1995b ; y Larrinaga, 2015.

81 Sobre esta cuestión hay una abundantísima historiografía, ver Gil de Arriba, 2000.

Por ello, durante 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. Es en ese contexto en el que se debe entender la definitiva urbanización del espacio del antiguo muelle y su conversión formal en el Paseo, completada entonces. La formación propiamente dicha del paseo y la prolongación de la fila de casas, alargándola hasta la plaza del Astillero, se materializó entre 1890 y 1905. Su realización se puede dividir en dos fases diferenciadas:

La primera consistió en una iniciativa privada que realizó el relleno y saneamiento de un nuevo tramo de la ría, prolongando el muelle hasta el Astillero. Los solares resultantes se ocuparon inmediatamente de nuevos edificios de viviendas de calidad, y en el último se levantó en 1892 la *Sociedad de Recreo o Casino de Plencia*.

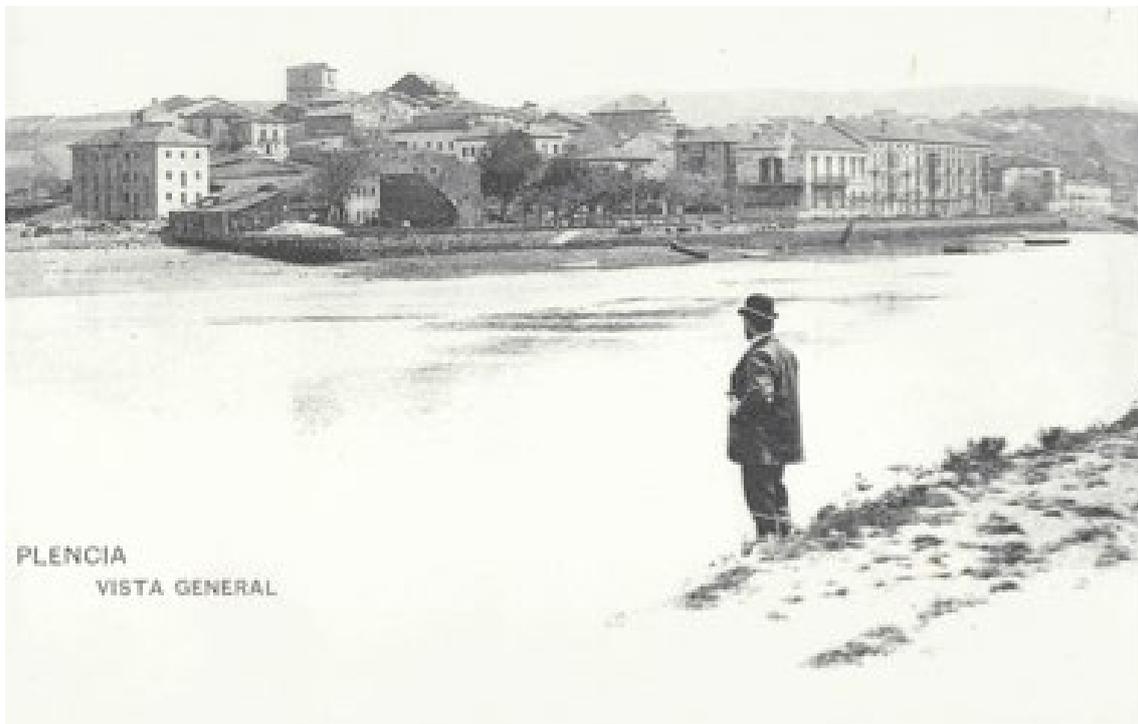


Figura 2. Vista de Plentzia hacia 1905. En primer término, la plaza del Astillero, el casino y el paseo.

Fuente: Museo Plasencia de Butrón

La segunda fase fue casi simultánea, pero de iniciativa municipal. Consistía en avanzar el terreno ganado a la ría en una nueva franja de unos quince metros de ancho, levantando un nuevo muro de defensa entre el puente y la iniciativa anterior. Las obras fueron entregadas en 1903<sup>82</sup>. El resultado era que unos dos mil metros cuadrados se ganaban a la ría, de los que la mayoría formaron un nuevo paseo, prolongado hasta el Astillero. El resto del terreno ganado, unido al antiguo muelle, permitió formar una nueva franja de algo más de mil quinientos metros cuadrados que el municipio ofreció en venta a los propietarios de las casas colindantes con una serie de condiciones, la principal que debían reservarse como jardines cerrados.

82 El proyecto fue de 1892, bajo diseño del maestro José Bilbao Lopategui.

La idea de “girar” las fachadas principales de las casas de Erribera, haciéndolas mirar al paseo, 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 adornando con balcones, miradores y otros símbolos prestigiosos, liquidando la uniformidad arquitectónica original. Todo ello representa 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 (ver figura 2). 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 hasta la playa.

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, un nuevo espacio de sociabilidad donde cumplir el rito del paseo. Finalmente, en su extremo se levantó el Casino, sin duda, el edificio icónico y la institución emblemática de lo que los pudientes de Plentzia ambicionaban para su pueblo alrededor del año 1900.

### **Intervenciones urbanísticas y en infraestructuras entre 1890 y 1936**

El impulso del Paseo del Muelle, con ser trascendente, representó solo el primer paso de un largo camino que se prolongó durante las siguientes décadas. Como puede apreciarse en la Figura 3, hacia el año 1900 toda la margen derecha de la ría, entre el Astillero y la punta de Arriko-Arritxu, estaba ocupada por playas y arenales de marea. Se trataba de amplios terrenos libres, que gracias a la combinación de los adelantos técnicos de la época, el traslado de las funciones portuarias a la zona de Txurrua, y el impulso de la demanda veraneante, encontraron una nueva valoración.

Esta situación de disponibilidad de terrenos ribereños susceptibles de ser urbanizados tras operaciones sencillas de saneamiento es un factor clave para entender la dinámica urbanizadora planteada en Plentzia durante las tres primeras décadas del siglo XX. Esto terminó generando una profunda alteración territorial y la creación de toda una nueva línea costera producto de sucesivas intervenciones humanas entre los años finales del siglo XIX y el inicio de la guerra civil. Las primeras propuestas para intervenir en esta amplia zona fueron muy tempranas, producto del interés del departamento de Obras Públicas en la reorganización del curso la ría, que incluía la construcción de una nueva dársena portuaria que ocupaba todo el espacio

entre el Astillero y Txurrua. Esa fue la base de un proyecto inicial diseñado en 1885, que resultó fallido en lo fundamental, pero que más adelante sirvió para definir los primeros planes de urbanización del área final de la playa.



Figura 3. Plano con la situación de los arenales de Plentzia en 1905

Fuente: AHMP Carp.286, Exp. 7

Sin embargo, una área tan amplia resultaba inabordable para el reducido peso del impulso proveniente de Plentzia. Por ello, en la práctica, se plantean dos situaciones distintas: la primera en el tramo inicial entre el Astillero y la punta de Txurrua, y la segunda desde ese lugar hacia Gorliz.

### El ensanche de Areatza y el Relleno (1900-1920)

La primera iniciativa efectiva se originó en 1901, por medio de un empresario local, José María Rola, quien planteó al ayuntamiento un acuerdo para que el municipio solicitara la autorización gubernamental para sanear la marisma que comprende: "...desde astillero, labasturetas y carmenipe...". En realidad, Rola se comprometía a encargarse y pagar de su bolsillo los gastos de elaboración del proyecto, que entregaría al ayuntamiento para éste promoviera su tramitación. Una vez conseguida la concesión, si el municipio estaba dispuesto a seguir adelante con la obra debía compensarle esos gastos, o en caso contrario, cederle la concesión para que él pudiera realizar y gestionar por su cuenta la obra<sup>83</sup>.

83 Los datos fundamentales sobre todo el proceso de saneamiento y urbanización de Labasture se encuentran en Archivo Histórico Municipal villa de Plentzia (en adelante AHMP), Sign. 369 (completa) y Sign. 304.7, que utilizo como base de todo este apartado.

Unos meses después, en enero de 1902, el ayuntamiento aprobaba remitir el denominado "*Proyecto de aprovechamiento de una marisma en Plencia*", firmado por ingeniero Manuel B. de Heredia, a la aprobación del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas<sup>84</sup>. Incluía un plano que planteaba ya la base de lo que finalmente se realizaría: la desecación de toda la zona de mareas entre el Astillero y la escabechería Abrisqueta, con algo más de cuatro hectáreas. Se dejaba libre el cuadrado entre la línea de la citada escabechería, la carretera de Arminza, y la punta arenosa frente a Txurrua, donde se levantaba la escabechería Arruza. De esa forma, creaba también la base de la configuración de la actual dársena portuaria en Txurrua.

El alcalde justificó el proyecto: "... consiguiendo por este medio una zona de ensanche de la población, en cuyo terreno una vez saneado, podrán construirse cómodos edificios de condición higiénicas incomparables, propios para la estación de recreo..."<sup>85</sup>. La respuesta ministerial llegó por medio de la real orden de 13 de noviembre de 1903 que aprobaba el plan y fijaba las condiciones de la concesión<sup>86</sup>. Sin embargo, en ese momento la iniciativa quedó paralizada, y los tres años previstos para las obras pasaron sin ningún avance.

El nuevo impulso, que a la postre resultaría definitivo, arrancó en febrero de 1907. El mismo José María Rola, unido a su socio Víctor Amechazurra, plantearon al ayuntamiento el compromiso de retomar las obras sobre un nuevo plano que desarrollaba el inicial, definiendo el trazado urbanístico. Añadía ahora el explanado de calles y saneamiento, además de otros aspectos técnicos, que incluían el pago del depósito pendiente en el ministerio. El municipio debería tramitar una prórroga de la concesión y contribuir económicamente con el proyecto, pero a cambio conservaría las calles y el nuevo paseo. Los contratista se harían únicamente con los solares resultantes, El municipio aceptó la propuesta, y en julio consiguió que Obras Públicas aceptara su prolongación durante otros tres años.

Entre las condiciones impuestas por el ayuntamiento estaba la presentación de un nuevo proyecto detallado. Para ello se incorporó al ingeniero Antonio Salbidegoitia, que resultaría en definitiva el principal responsable técnico de la obra. Su plan fue presentado el 20 de febrero de 1907 (ver Figura 4), incluyendo una detallada memoria<sup>87</sup>, Al año siguiente formalizó un replanteo que definía mejor el trazado

84 AHMP, Sign. 236.4.

85 Ibidem. En la memoria, se describe el nuevo dique: "... proyecta arrancarse del extremo norte del actual muelle del Astillero y describiendo una curva de 70 metros de radio y ángulo en el centro de 120° y de 160 metros de desarrollo, sigue a continuación un tramo recto de 380 metros a cuya conclusión sigue otro tramo también recto de 100 metros con a escuadra con el anterior, terminando en la carretera de Arminza". El presupuesto estimado ascendía a 110.790 pesetas y el área saneada a 45.457 metros cuadrados.

86 Se aceptaba en lo fundamental el proyecto, aunque se modificaba la curva inicial prevista por otra de un radio de 100 metros, se delimitaba una zona de servidumbre pública de 12 metros de ancho a todo lo largo del nuevo muelle (el paseo) y otros detalles técnicos, siguiendo las recomendaciones del ingeniero E. Hoffmeyer. El ayuntamiento debía hacer un depósito de 3.323 pesetas y el plazo para culminarlas era de 3 años. AHMG, Sign. 369.

87 El presupuesto estimado en 1907 ascendía a 97.774 pesetas: 50.266 en obra de relleno de 100.453

de las calles y los solares resultantes, y sobre esta base se celebró la subasta de las obras en mayo de 1908, que quedó desierta, lo que facilitó la concesión directa a Rola y Amechazurra. Inmediatamente (4 de junio de 1908), los concesionarios promovieron la constitución de una nueva entidad, la *Sociedad Anónima Ensanche de Plencia* (en adelante SEP), a la que se transmitió el remate y los demás derechos sobre las obras de saneamiento y urbanización<sup>88</sup>.

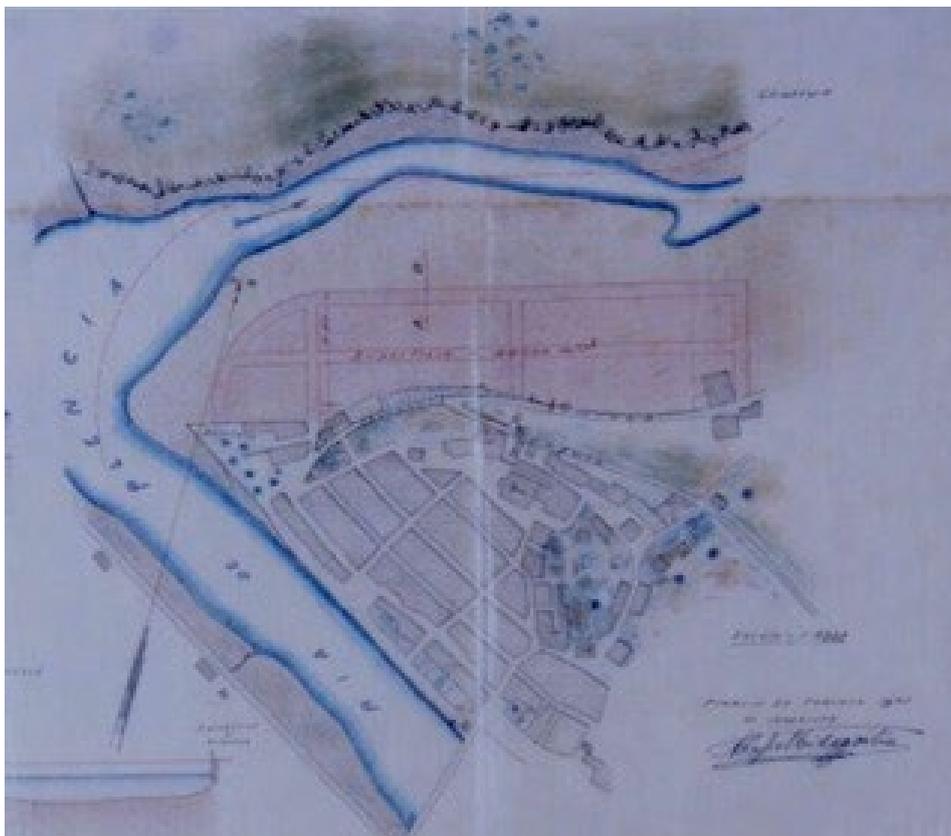


Figura 4. Plano del proyecto de saneamiento y urbanización de A. Salbidegoitia en 1907

Fuente: AHMP, Sign.369.

El diseño urbanístico planteado era muy sencillo. La única complicación provenía de la solución a la curva de enlace con el muelle del Astillero, y el cierre del callejero por esa zona. Para ello creaba una serie de calles cortas hasta Fronto Kalea. El resto era una retícula ortogonal en dirección este-oeste, con el paseo del Relleno (Ibiltokia) de 12 metros de ancho, y la calle transversal (Labasture) como principales ejes. Todas las demás calles se diseñaron con diez metros de anchura. La distribución final de solares se fijó en 1914: en total fueron 60 solares, de tamaños variables

---

metros cúbicos y de 3.762 metros cuadrados de afirmado nuevo, más 1.226 metros de escollera en seco (4.903 pesetas), 953 metros cúbicos de escollera pegada con mortero, y 934 metros cúbicos de mampostería hidráulica (5.718 pesetas).

<sup>88</sup> Este modelo de gestión del proceso urbanizador por medio de sociedades empresariales formadas expresamente para ello tiene abundantes relaciones tanto en los cercanos casos de Getxo y el Abra de Bilbao, como en otras de las costas catalanas (S'Agaró, Sitges...), levantinas o incluso chilenas (Viña del Mar) que se han señalado en el contexto historiográfico.

pero con una tendencia hacia la forma cuadrangular, con frentes de 20 a 28 metros y fondos en torno a 25 metros, resultando la superficie típica de unos 625 metros cuadrados.

La SEP se constituyó con 100.000 pesetas de capital. Sus socios principales eran los mismos José María Rola (10%), y Víctor Amechazurra (23%), que junto a Saturnino Andraca (10%) y Juan Abrisqueta (11%) controlaban algo más de la mitad del capital<sup>89</sup>. Las bases del acuerdo entre la SEP y ayuntamiento consistían en que la sociedad realizaría por su cargo el muro, relleno y desecación de los terrenos (fase 1ª), seguido del saneamiento, trazado de calles y afirmado de éstas (fase 2ª). Una vez concluida satisfactoriamente la primera fase, el Ayuntamiento entregaría la propiedad de los solares resultantes, y tras la segunda la compensación en metálico. El terreno resultante sería al final de cerca de 45.000 metros cuadrados, e incluía el trazado y construcción de zanjias, el sistema de tuberías del saneamiento y tanques sépticos. Se calculó que el valor de los terrenos solares una vez saneados rondaría las 123.000 pesetas<sup>90</sup>.

Las obras se desarrollaron durante los años siguientes, pero no pudieron completarse dentro del plazo previsto, lo que obligó a solicitar una nueva prórroga de tres años en mayo de 1910. Dos años después, en septiembre de 1912, la SEP anunciaba la conclusión de la primera fase de los trabajos, las obras de cierres, relleno y consolidación de los terrenos<sup>91</sup>.

Inmediatamente, el Ayuntamiento aprobó la entrega de los terrenos resultantes a los concesionarios, aunque pronto comenzaron a manifestarse diferencias con la SEP, que terminaron forzando la ruptura. La SEP detuvo la segunda parte de los trabajos (explanación y ejecución de las calles) durante 1913, y planteó diversas modificaciones en el contrato, especialmente en cuanto a la ejecución de la red de saneamiento y alcantarillado, que no fueron aceptados. Tras muchos debates y cruces de acusaciones, y contando con varios informes jurídicos favorables, el municipio decidió en noviembre de 1914 rescindir el contrato, y llegar a un acuerdo amistoso que fijara una nuevas bases de liquidación, formalizadas en el contrato de 22 de marzo de 1915.

Según estas, la SEP realizaría unas pequeñas obras de mejora pero no seguiría con la urbanización de las calles ni la red de saneamiento, y tampoco cobraría la cantidad pactada en efectivo. Su única compensación sería la recepción de los so-

89 Ensanche de Plencia 1908. El resto estaba dividido entre 14 pequeños accionistas locales: Blas Mandaluniz, Pablo Benguria, Germán Bareño Arana, Ignacio Aramburu y Pedro Montero (cada uno un con el 5%), Pedro Aramburu, Manuel Zalvidea, y Adrián Unibaso (cada uno con el 3%), y finalmente poseían un 2% Fausto Hormaechea, Antonio Bilbao, José Olano, Manuel Beltrán de Heredia, Germán Bareño y Rafael Menchaca.

90 AHMP, Sign. 369 (pliego condiciones facultativas de la subasta en mayo de 1908) y escritura entre el Ayuntamiento de la villa de Plentzia y la Sociedad Ensanche de Plencia ante Francisco Hurtado de Saracho el 5 de agosto de 1908. Finalmente, la marisma saneada llegó a 52.299 metros cuadrados, que incluían el terreno de servidumbre de 12 metros de ancho para muelle y paseo.

91 La recepción se formalizó el 16 de septiembre de 1912 por parte del ingeniero de Obras Públicas, y fue definitivamente aprobada por este departamento en marzo de 1913, aunque se plantearon reservas sobre la ejecución del muro (cimentado en parte sobre escollera).

lares resultantes y se establecía un mecanismo para financiar las permutas con los propietarios de los terrenos colindantes del ensanche<sup>92</sup>. La SEP terminó disolviéndose en junio de 1917<sup>93</sup>. A partir de ese momento, el desarrollo del proyecto quedaba a cargo del municipio, que no se comprometía con ninguna fecha precisa, si no que realizaría la urbanización efectiva de las calles saneadas según las necesidades y la demanda de edificación. En la práctica, esto implicó la ralentización del proyecto, retrayendo la edificación en la zona, que se ocupó muy limitadamente antes de la Guerra Civil, y consecuentemente la prolongación durante décadas de una urbanización parcial y precaria.

### **Iniciativas entre Txurrua, la playa y Gorliz**

Tras el Paseo, el Relleno y Labasture, el siguiente tramo de la expansión urbana de Plentzia era el Puerto y los arenales entre Txurrua y Arriku-Arritxu. El comienzo de su definición fue sorprendentemente temprana, y ya en 1885 la dirección de Obras Públicas diseñó un *Anteproyecto de mejora de la ría y puerto de Plencia*. En la misma época el Ayuntamiento promovió una primera organización de la zona urbana colindante al nuevo puerto, las manzanas entre el muelle, la actual calle Arrantzale y la fuente de Arpilloaga. Se trataba de acomodar las primeras construcciones ya levantadas y su futura expansión, mediante un plan de nuevas calles y apertura de seis manzanas, que aunque solo se llevaron a cabo de forma parcial, sentaron las bases urbanísticas de la zona<sup>94</sup>. Casi en la misma fecha (1885-86) se trazó el primer tramo de la futura carretera a Gorliz y Arminza, que configuró el eje de la calle Areatza y resultó fundamental para la delimitación del muelle oriental del puerto y la organización de toda la zona hasta Arriko-Arritxu.<sup>95</sup>

Esta misma línea de actuación se reforzaría poco después con la aprobación del *Plano de saneamiento de la playa de Plencia entre los puntos de Arrico Arrichu y Churrua*, diseñado por el ubicuo José Bilbao Lopategui en mayo de 1893 (Figura 5)<sup>96</sup>. Se trataba de un proyecto muy ambicioso de aprovechamiento urbanístico de los arenales en Arpilloaga, que ocupaba la totalidad de los terrenos disponibles hasta la línea de la pleamar<sup>97</sup>.

92 Paralelamente, el arquitecto Antonio Araluce realizó en agosto de 1914 un nuevo plano del ensanche, con la fijación final de los solares, sus linderos y su numeración.

93 En la disolución los distintos accionistas recibieron su capital en forma de solares proporcionales a su aportación.

94 Se trató de un diseño del maestro de obra José Bilbao Lopategui en 1883 que organizaba las construcciones que estaban levantándose en esa zona (escabechería Arruza, casa de baños de Aramburu, taberna y primeras viviendas). Se puede encontrar información sobre las escabecherías de Plentzia en Ropero, 2008, p. 136-143. También en: AHMP, Sign. 99.8 ; Sign.112.3 y 6 ; y Sign.126.3.

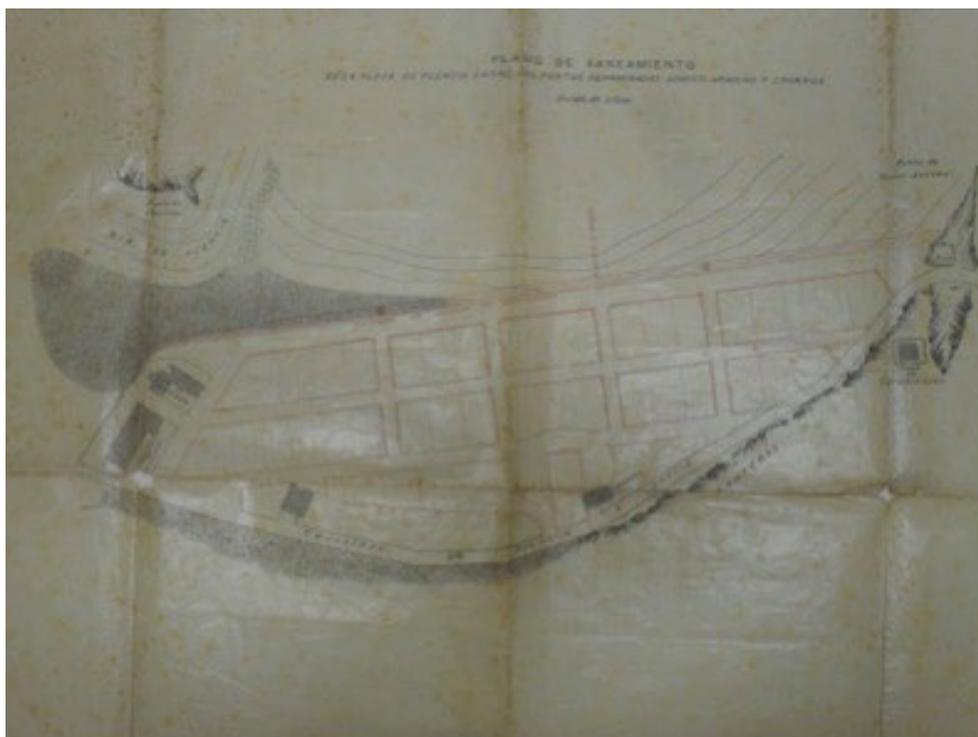
95 AHMP, Sign.99.15 y Sign.126.43.

96 AHMP, Sign. 147.7.

97 Recogido por Ropero 2008, p. 69-72. En el archivo municipal de Plentzia se conserva un plano de este proyecto, fechado el 14 de noviembre de 1890, pero sin su expediente correspondiente. En realidad, este plano de 1893 es un desarrollo de un proyecto presentado en 1890 ante el ministerio por los particulares Enrique de Diego y Luis Villabaso, que abarcaba una superficie estimada a sanear y urbanizar de 38.210 metros cuadrados.

El proyecto se realizó solo en parte, pero el eje longitudinal que definía como frente hacia la playa quedó consolidado, conformando la actual calle Txurrua, y quedó como referente clave en todas las propuestas futuras de organización de la zona.

Durante las décadas siguientes los trabajos del relleno de Labasture debieron concentrar todo el interés, ya que no volvemos a encontrar iniciativas en este segundo tramo hasta 1918, justo al finalizar esas obras. La iniciativa volvió a ser municipal, ahora mediante la redacción del denominado *Plan de saneamiento y urbanización de las marismas de la playa de Plencia*, bajo diseño del arquitecto Antonio Araluce<sup>98</sup>.



**Figura 5: Plano de saneamiento de la playa de Plencia en 1893**

Fuente: AHMP, Sign.147.7

La justificación de este nuevo proyecto deriva indirectamente de la construcción en 1905 de la escollera y muro de contención de la playa. Esta obra adelantaba la línea de la playa y dejaba en seco una amplia zona, toda la franja entre el eje de las calles Txurrua y Areatza y el paseo de Ondarreta, con una superficie de casi cuatro hectáreas, que era la incluida en el plan<sup>99</sup>. El presupuesto estimado para su realización era de 116.281 pesetas. Aunque el ayuntamiento promovió la venta de algunos solares durante los años siguientes,<sup>100</sup> la zona permaneció prácticamente sin edificar hasta después de la guerra civil.

98 El proyecto de 1918 fue aprobado por la dirección de puertos del ministerio de Fomento por medio de la real orden de 15 de octubre de 1920. Abarcaba la totalidad del espacio disponible hasta el límite con Gorliz. AHMP, Sign.387.10.

99 El técnico redactor del proyecto calculó en 26.940 metros cuadrados. A esto debían unirse los 13.675 metros cuadrados de posesión municipal, Aunque Araluce no lo aclara en la memoria, esta superficie debe corresponder a los terrenos saneados según el proyecto municipal de 1893 y que no habían sido enajenados en esa fecha.

100 Por ejemplo, los que intentó subastar entre 1918 y 1921: AHMP, Sign. 387.11 y 5.

## Reconsideración: los límites del modelo antes de 1936

El resultado efectivo de todas estas iniciativas en el campo urbanístico y vinculadas a la demanda de veraneo fue muy limitado, y casi se circunscribió al ámbito del saneamiento y preparación de zonas urbanizables. En realidad, las nuevas edificaciones que estaban previstas realizarse en los solares generados se retrasaron mucho. Antes de 1936 los edificios levantados fueron muy pocos, aunque alguno tuviera un gran valor, y concentrados además en un área reducida.

Lo fundamental fue la conformación de un nuevo centro administrativo y de servicios en torno al Astillero, en el cruce entre el casco antiguo, el final del Paseo y el comienzo del ensanche de Labasture (ver figura 6). La reducida plaza original ya comenzó a transformarse al levantarse el edificio del Casino en 1892. A partir de las obras del ensanche se pudo ampliar su superficie con los primeros terrenos ganados a la ría y tras algunos derribos de construcciones previas<sup>101</sup>.

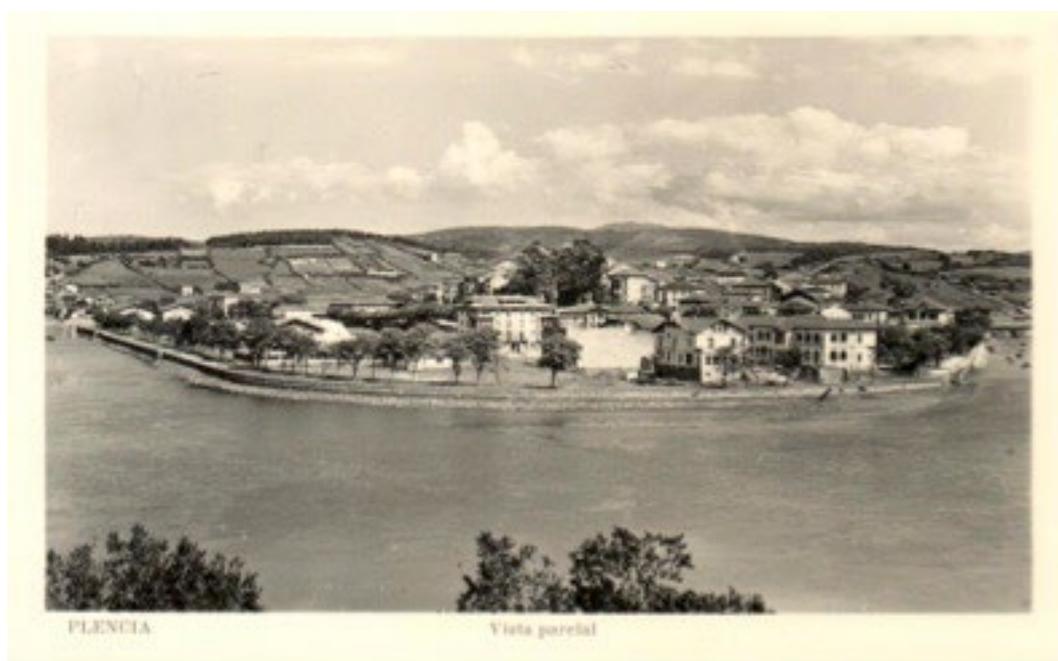


Figura 6: Zona del Astillero y arranque del Ensanche hacia 1935

Fuente: Colección Museo Plasencia de Butrón

Inmediatamente, este lugar se eligió como emplazamiento del nuevo Palacio Consistorial, el principal edificio público de la villa, que debía alojar además del ayuntamiento a las escuelas municipales y la escuela de náutica, y que el arquitecto Antonio Araluce diseñó en 1920 en estilo nevasco, lo mismo que las construcciones colindantes<sup>102</sup>.

Las manzanas del ensanche cercanas al Astillero fueron las únicas con una ocupación significativa antes de la guerra civil, con el edificio que acogería el colegio

101 Como el antiguo frontón y los edificios que conformaban lo que entonces se conocía como Alameda de San Pedro. AHMP, Sign.7-8 y 10.

102 AHMP, Sign.394.12 y Sign.397.12. Delante del Ayuntamiento el mismo arquitecto levantó casi a la vez el kiosko, y a su trasera el nuevo frontón y el Batzoki (sede social) del Partido Nacionalista Vasco (ambos de 1923). AHMP, Sign.406.17 ; Sign.407.10 ; Sign.409.1 y Sign.412.2.

de los Hermanos de La Mennais, y varios edificios residenciales de calidad<sup>103</sup>. Sobre todos destacaba la casa Labasture (Frontoi kalea), que Antonio Araluce levantó para Niceto Duo en 1926<sup>104</sup>. Se trata de una vivienda de vecindad de lujo en dos manos con bajo, tres alturas y cuatro fachadas libres rodeadas de un pequeño jardín. Se levantó sobre dos solares del ensanche con frente al suroeste y al inicio de la calle Labasture. Araluce incorporó en esta obra un repertorio estilizado del estilo neovasco consiguiendo un resultado de indudable elegancia y calidad. También en esa zona se establecieron otros equipamientos deportivos, como el campo de fútbol, o recreativos (cinematógrafo).<sup>105</sup>

En el extremo contrario del Ensanche, cerrando su frente al puerto, el mismo arquitecto Araluce y también en un marco estilístico neovasco, diseñó en 1928 los espectaculares dos chalés dobles gemelos Portuondo y Txurrualde para Juan Abrisqueta<sup>106</sup>.

Ya fuera del ensanche, en el entorno del puerto y la playa, se le levantaron algunos edificios reseñables, tanto unifamiliares como de vecindad. y distintos edificios públicos, principalmente el magnífico *Sanatorio Marítimo Helios* promovido por Luis Larrinaga y diseñado por Ricardo Bastida en 1920, que luego se convirtió en el *Sanatorio Marítimo* de la Caja de Ahorros Vizcaína<sup>107</sup>. En el entorno meridional del puerto, entre los edificios residenciales destaca ocupando uno de los solares de la franja entre la carretera e Iturgitxi, resulta ineludible mencionar a *Torre Sol* (Areatza 36), que con su decoración entre neovasca, palaciega y barroca, define la zona con nuevo aire moderno y elitista<sup>108</sup>.

Cuadro 1: Evolución de la población de Plentzia (1887-1940)

Años	1877	1887	1900	1910	1920	1930	1940
Habitantes	1.359	1.493	1.537	1.678	1.800	2.176	1.944

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

Consecuentemente, entre la década de 1890 y el estallido de la guerra civil se desarrollaron en Plentzia un gran número de iniciativas de el ámbito de las infraestructuras, principalmente el saneamiento de humedales y arenales, que permitieron

103 Los principales eran el garaje de Lázaro Echevarria (José Bilbao Lopategui, 1919), o villa Amparo (Antonio Araluce para Antonio Ageo en 1932) AHMP, Sign.399.1-1 y Sign.430.42.

104 AHMP, Sign.418.4.2.

105 Un resumen de conjunto sobre la arquitectura y el patrimonio residencial de Plentzia en: Mayor, 2006.

106 AHMP, Sign.419.26(2).

107 AHMP, Sign.286.7, Sign.413.7.1. Foraster et al., 2002, p.123.

108 AHMP, Sign.427.6.2. Se trata de una antigua villa del arquitecto Luis Basterra, reformada en profundidad por Antonio Araluce en 1931 para su nuevo propietario Eugenio A. Erhardt, Esta obra está directamente emparentada con la ya mencionada villa Amparo. Como puede apreciarse de las menciones de autoría de las líneas anteriores, la influencia del arquitecto Antonio Araluce fue absolutamente determinante en la imagen arquitectónica de Plentzia durante las décadas de 1920 y 1930.

conformar nuevos espacios urbanizables organizados por medio de diversas regulaciones de planificación.

Pese a que el resultado concreto e inmediato fue relativamente limitado y muy desequilibrado, no hay duda de que permitió sentar las bases y condicionó profundamente el desarrollo urbano de Plentzia durante el medio siglo siguiente. Además, representa un claro ejemplo del recurso a la herramienta del planeamiento, aunque sea de forma rudimentaria, como director de la expansión urbana, que contrasta extraordinariamente con el modelo dominante de improvisación y crecimiento anárquico de la mayoría de los municipios del entorno

Sin embargo, como puede apreciarse en los datos del cuadro 1, todos ellos tuvieron una muy limitada repercusión a la hora de añadir nuevos habitantes. La evolución de la población presenta un crecimiento muy pausado y limitado, que contrasta con lo acontecido simultáneamente en las áreas de Bizkaia afectadas por la industrialización.

El factor clave a la hora de explicar esa situación se halla en el modelo de desarrollo urbano planteado en Plentzia, fundamentado en ofrecer servicios y oferta

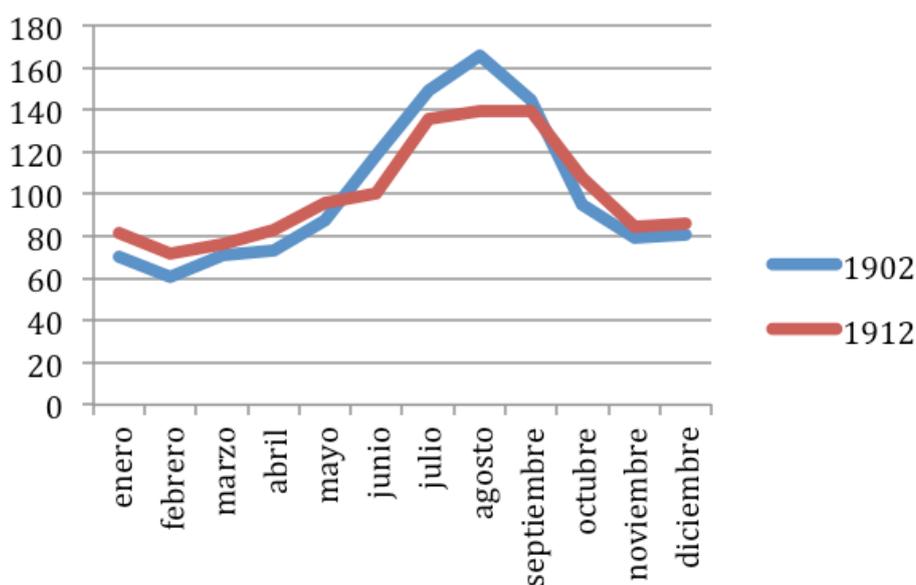


Figura 7. Estacionalidad del tráfico de pasajeros en el ferrocarril de Bilbao a Plentzia. Representa el porcentaje respecto a la media mensual en los años 1902 y 1912

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de González Portilla et.al. *Ferrocarriles y Desarrollo*, 1995 p.265-267. Representa el porcentaje respecto a la media mensual en los años 1902 y 1912

residencial a una población flotante de veraneantes y visitantes estacionales, que no favorecía la fijación de nuevos habitantes. El gráfico de la figura 7 refleja perfectamente el altísimo grado de estacionalidad que presentaba la infraestructura básica de acceso al municipio en esa época, el ferrocarril de Bilbao.

El peso de la temporada estival que se refleja en el tráfico ferroviario tenía su correlato en el resto de la actividades y en toda la vida económica del municipio. La

presencia de un alto número de viviendas vacías fuera de la temporada estival era ya una situación habitual. Su peso queda reflejado en el Nomenclátor asociado al Censo de 1930, que registra una media de solo 6,7 personas por edificio, incluso más baja que Lekeitio (7,7) el otro núcleo veraniego de referencia en Bizkaia, y el vecino Gorliz (8,4), mientras que Bilbao y los núcleos industriales de la margen izquierda oscilaban entre 18 y 28 personas por edificio<sup>109</sup>.

Se trataba de una oferta de alojamiento que combinaba las viviendas ajardinadas con pisos en altura de mayor o menor calidad, bastantes levantados en los nuevos espacios urbanos ganados a la ría y los arenales, pero muchos en edificios renovados o reformados del casco histórico. En definitiva, para la época de la Segunda República Plentzia se había configurado como una pequeña villa turística y residencial dominada por una oferta residencial de calidad media y alta dirigida a grupos acomodados del entorno cercano, fundamentalmente del área de Bilbao.

### **Consolidación y transformación del modelo urbano veraniego: 1936-1975**

Tras el trauma de la guerra civil, la recuperación del esquema tradicional del veraneo en Plentzia fue bastante rápida, y fue entonces cuando los planes urbanísticos diseñados durante las primeras décadas del siglo XX encontraron finalmente su formalización y concreción efectiva.

En el campo del planeamiento, las líneas definidas tras el acuerdo de 1915 que cerraba la actividad de la SEP y cedía la iniciativa al Ayuntamiento, se mantuvieron casi sin variaciones. Las condiciones de venta de los solares establecidos por la SEP definían una serie de aspectos que resultaron determinantes en el futuro. En primer lugar, el plano del ensanche se dividía en dos grandes zonas por la tipología de viviendas permitida: las manzanas entre el paseo y el eje de la calle Labasture se reservaba a viviendas de baja densidad, de una o dos familias, rodeadas de jardines con cierres propios. En cambio, entre la calle Labasture y Areatza se permitían los bloques de vecindad en altura. Sin embargo, se pretendió salvaguardar la calidad de la zona por medio del establecimiento de algunas condiciones particulares: limitación de altura a catorce metros, obligación de que los edificios resultantes contaran siempre con luces a las cuatro fachadas, que las fachadas se retiraran cuatro metros de la alineación de la calle, y que se levantaran cierres que les separara de la calle<sup>110</sup>.

Sobre esas bases ya cerradas, el Consistorio fue acometiendo a ritmo pausado sus obligaciones de urbanización y trazado de redes de saneamiento. Así la calle Areatza fue reformada en 1961<sup>111</sup>, y la urbanización final de la calle Labasture no se

109 Hay que señalar que ese año un 70% de los edificios de Plentzia contaban con de 3 o más alturas, lo que refuerza el carácter de reserva estacional, frente a casos cercanos aun a lo rural, como Gorliz, donde solo lo eran el 35%.

110 Estas debían ser realizadas en verja sobre zócalo y una altura máxima de 130 centímetros, AHMP, Sign.397.10.

111 AHMP, Sign.473.61.

terminó hasta 1968-70, tras un acuerdo de financiación con los propietarios<sup>112</sup>:

Una situación bastante distinta es la que encontramos en el caso de los terrenos entre el muelle de la playa (paseo de Ondarreta), la carretera a Gorniz (Areatza), el puerto, y la punta de Arriko-Arritxu. Recordemos que conformaba un área de casi cuatro hectáreas que habían quedado incluidos en la concesión municipal para su saneamiento, diseñada por Antonio Araluce, y aprobada por el gobierno en 1920. Durante los años siguientes se enajenaron algunas parcelas, principalmente en los bordes de la carretera, pero no se puso realmente en marcha la urbanización.

El siguiente paso, y trascendental, se retrasó hasta octubre de 1946, momento en que se hizo pública la intención municipal de iniciar el proceso de transmisión de la concesión y todos sus derechos a la *Caja de Ahorros Vizcaína*<sup>113</sup>. La justificación aducida era doble: por un parte la falta de recursos económicos para llevarlo adelante (“...el costo de las obras que abarca la concesión hoy es un esfuerzo desproporcionado para la capacidad económica del Ayuntamiento...”), y por otra el carácter benéfico del Sanatorio Marítimo antituberculoso, colindante con los terrenos mencionados, terrenos que la Caja “...ha de destinar, en parte, para ampliación del Sanatorio...”. Como era de esperar, ese “en parte” resultó clave.

La valoración económica de la concesión, 4.123 pesetas, cantidad del depósito constituido en 1920 por el Ayuntamiento, parece muy ventajoso para la Caja. El Ministerio de la Gobernación aceptó la operación el 25 de febrero de 1947, y la transmisión definitiva a la Caja de Ahorros Vizcaína se formalizó el 28 de febrero de 1949.

La Caja de Ahorros Vizcaína encargó al arquitecto José María Chapa que diseñara un nuevo plan de saneamiento y urbanización, completado en mayo de 1955, y que fue la base de la ordenación final del área. Al parecer, la Caja acometió el saneamiento y trazado del callejero inicial del plan, trabajos que fueron aprobados por la Jefatura de Puertos en 1958, pero la mayoría de los terrenos quedaron sin desarrollar, reservados para el servicio del Sanatorio Marítimo. Las excepciones son las ventas de algunas parcelas lindantes con la carretera para la construcción de viviendas en altura, y especialmente, la venta entre 1962 y 1973 de los terrenos más cercanos a la ría a la sociedad *Inmobiliaria del Puerto de Plencia*, sobre los que se edificó el Club Kai Eder. Se trata de un aspecto clave que trataremos más adelante.

El desarrollo en la práctica de la construcción residencial o de servicios de todos estos planes ya vimos que fue limitado antes de 1936. A partir de los primeros años de la década de 1940 comenzó a manifestarse un nuevo impulso, inmerso en el modelo del turismo, o más bien, del veraneo, inicialmente solo acomodado, propio de la primera época franquista. De cualquier forma, no se trata de un periodo homogéneo, sino que aparece dividido en dos grandes etapas: La primera abarca entre 1939 y el final de la década de 1950. Es una época de clara continuidad con las dinámicas

112 AHMP, Sign.480.52.

113 El Ayuntamiento de Plentzia lo planteó en la sesión de 23 de octubre de 1946 La documentación referida a esta asunto corresponde a una fuente indirecta: las argumentaciones incluidas en el expediente de impugnación a la licencia de construcción del edificio de Areatza 41-43 en 1964-65. AHMP, Sign.475.42.

previas, en la que Plentzia se consolidó como uno de los destinos preferentes para el veraneo acomodado de Bilbao, en competencia con Algorta, Lekeitio y Castro Urdiales. Se trataba de una actividad aun minoritaria, pero que ya había perdido el carácter elitista de periodos anteriores. La segunda comienza a finales de la década de 1950 y se prolonga hasta el final del régimen franquista en 1975, y aun más adelante ya fuera del marco de este estudio. El creciente bienestar comienza a llegar a las clases medias, que adoptan también ahora el hábito veraneante. El resultado en Plentzia fue una gran expansión, que derivó pronto en una primera masificación y la generalización de un nuevo modelo, que se manifiesta en todos los ámbitos.

### 1939-1959: Consolidación

Durante este periodo encontramos una gran continuidad social, tipológica y funcional respecto a la situación de las primeras décadas del siglo XX. Asistimos entonces a la consolidación y expansión del modelo de veraneo tradicional. Esto provocó finalmente la ocupación efectiva de una parte de los solares destinados a la edificación provenientes de los planes del ensanche y de la playa. Las promociones en estas áreas recurrieron normalmente a la tipología de la vivienda ajardinada de baja densidad, normalmente para una o dos familias. Junto a estas, encontramos también que continúan algunos bloques de vecindad de calidad, todos ellos centrados en la demanda del verano.

El área que concentró el interés durante estos años fue la del paseo del Relleno (Ibiltokia), que tras más de una década sin edificaciones nuevas, prácticamente se completó en un periodo muy corto. La primera iniciativa fue villa Inés (Ibiltokia, 8), obra del arquitecto Emiliano Amann de la Puente para el industrial Tomás Ruiz de Velasco y edificada entre 1946 y 1948. Se trata de la única villa de grandes dimensiones de la zona, con una parcela de 2.500 metros cuadrados producto de la agregación de cuatro solares del ensanche y una superficie en planta de más de 300 metros cuadrados<sup>114</sup>. Estilísticamente es muy convencional, moviéndose bajo los parámetros neo historicistas de la arquitectura del primer franquismo, aunque la generosidad terreno disponible permitió a sus propietarios desarrollar un programa de equipamiento muy completo, que incluía piscina y pista de tenis.

En esos mismos años de finales de la década de 1940 se levantaron alrededor de ésta varias casas ajardinadas más, aunque de un tamaño más reducido: en parcelas simples o dobles (600 a 1.500 metros cuadrados), con superficie de planta oscilando entre 120 y 170 metros cuadrados, con planta baja, piso y alto. Los diseños exteriores fueron de aire historicista o neovasco<sup>115</sup>. Este impulso se completó alrededor del

114 AHMP, Sign.457.34. La casa cuenta con semisótano, planta baja, piso y alto. La valoración de la casa a efecto del cobro de la tasa municipal dio lugar a una larga controversia entre el Ayuntamiento y el propietario, quedando fijado en un peritaje de 1949 en 991.672 pesetas, entre el doble y el triple de la de cualquier otra construcción de esa tipología en la zona.

115 En este grupo, entran edificios con Villa Rafa, promovida por Francisco Vallejo en 1947 (Ibiltokia 6, arquitecto Emiliano Amann de la Puente) con su porche sobre columnas y bolas (AHMP, Sign.458.61) ; la casa doble de la familia Goiri del mismo año 1947 en Ibiltokia 4, del arquitecto Rafael Fontán (AHMP, Sign.458.66), o la neovasca de Benigno Suarez de 1949 en Labasture 9, del

año 1958, cuando se levantaron otro grupo de residencias se tipología similar en las parcelas colindantes.<sup>116</sup> De esta forma, el paseo quedó casi completo<sup>117</sup>. Mientras esto sucedía en la zona del Relleno, en el entorno de Txurrúa y Arpillonga se desarrolló una dinámica muy similar, que fue ocupando los solares de la calle Txurrúa con chalets de mediano tamaño, la mayoría durante el año 1949<sup>118</sup>.

Lo mismo que durante las décadas de 1920 y 1930, las viviendas ajardinadas fueron acompañadas de la construcción de diversos bloques de vecindad de calidad en altura (bajo y tres pisos), que completaban la oferta residencial del verano. Es el caso de la promovida por Fermín Larrinaga en 1949 (Areatza 19, arquitecto José María Sainz Aguirre) que por la solución torreada en esquina y su posición se convirtió en un destacado referente urbano<sup>119</sup>.

Una consecuencia directa de todo ello se hace evidente al analizar los datos del parque de viviendas de Bizkaia en el censo de 1960. Las 862 de Plentzia representaban un porcentaje insignificante, de solo el 0,5% del total de viviendas de Bizkaia. Sin embargo, atendiendo a su ocupación vemos que un 29% de ellas lo eran solo durante una parte del año, representando hasta un 9.6% de todas las de Bizkaia con ese destino<sup>120</sup>.

Este modelo marcadamente continuista respecto al del primer tercio del siglo XX se manifiesta igualmente es la limitada dotación de equipamientos dirigida a la demanda veraneante. Un ejemplo significativo es la apertura del *Club de Tennis*, en 1940. Promovido por el industrial bilbaíno José María Larrea, se localizaba en los solares del ensanche, al final de la calle Labasture. Eran unas instalaciones muy precarias, al principio una única cancha con cierre, pero que debido a la “...atención e interés con que ha sido recibida por los veraneantes...” al año siguiente se ampliaron con una segunda pista y una caseta-bar <sup>121</sup>. En esta misma época, comenzaron a levantarse los primeros servicios de hostelería en la zona de la playa. El mismo año

---

arquitecto José María Sainz Aguirre (AHMP, Sign.460.40).

116 Se trata de la casa doble de Rafaela Azcue, viuda de Pumarejo en 1958 (Ibiltokia 7, arquitecto Enrique Aguiriano) (AHMP, Sign.469.19) o la de Víctor Bilbao en Ibiltokia esquina Frontoí, del arquitecto Enrique Aguiriano también de 1958 (AHMP, Sign.460.43 y 467.28).

117 Por ejemplo, destaca el chalet promovido por Eduardo Varela en 1971 (Ibiltokia, 2) y diseñado por el arquitecto Pascual Pérez, que representa un gran salto estilístico. AHMP, Sign.481.58. Los pocos solares que quedaron vacantes fueron edificados ya bajo parámetros estilísticos diferentes a partir de la década de 1970.

118 Así, por ejemplo en el año 1949 encontramos el chalet Ondarreche de Horacio Orue, (Txurrúa 4, arquitecto José María Sainz Aguirre), el de Pablo Larrinaga (Txurrúa 6, arquitecto José María Sainz Aguirre) y la casa de la calle Txurrúa esquina Areatza (arquitecto Rafael Fontán, luego ampliada) AHMP, Sign.460.41, 460.47 y 460.44.

119 La misma familia promovió en 1954 en el solar colindante (Txurrúa 2) un garaje en planta baja, que en 1960 y bajo diseño de los arquitectos Martín de la Torre y Antonino Zalvide, se convirtió en un nuevo edificio de viviendas de vecindad que continua el de 1949. AHMP. Sign.460.38, 465.46, y 471.14. En la misma vía, pero casi en el arranque del ensanche, encontramos otro caso de edificio de vecindad de calidad, la casa de Areatza 3, promovida por José Luis López en 1958, que además añade un avanzado programa estilístico, diseño del arquitecto Rufino Basañez: AHMP, Sign.469.23.

120 INE, Censo de la Población y de las Viviendas de España el 31 de diciembre de 1960, Tomo II, p.176.

121 AHMP, Sign.447.18.

1945 se presentaron las solicitudes para levantar los primitivos bar Perana y bar Juli<sup>122</sup>. Ambos eran edificios diminutos, más bien casetas-bares playeros, pero el primero acometió sucesivas ampliaciones durante las décadas siguientes. En la misma línea y cronología podemos situar la ampliación del Cinema Plencia (Labasture 3) en 1947<sup>123</sup>.

Sin embargo, Plentzia mantenía a la altura de finales de la década de 1950 una oferta relevante en el ámbito de los servicios, el comercio y la hostelería. Las estadísticas señalan que se situaba entre las localidades de Bizkaia con mayor densidad relativa respecto a la población en cuanto al comercio en general, con 72 establecimientos. Lo mismo sucedía en el sector servicios, con 67 establecimientos, destacando la rama de la hostelería (restaurantes, bares y hoteles)<sup>124</sup>. Aunque las cifras no sean muy altas, si lo son en relación a la escasa población censada, y manifiestan claramente la especificidad del modelo urbano y social que se había ya consolidado plenamente para ese momento.

### 1960-1975: Transformación

A partir de mediados de los años 1950 se inició una paulatina modificación de las iniciativas inmobiliarias en Plentzia, que tendió a acelerarse y radicalizarse al final de la década y el comienzo de la de 1960. Afectó a todo el municipio, pero principalmente a las áreas nuevas del Ensanche, alrededores del puerto y la playa, y se extendió de forma dramática por el colindante término de Gorliz. Al principio, se trataron de operaciones puntuales, y se siguió manteniendo un equilibrio entre las promociones unifamiliares y las de bloques de vecindad de calidad. Pero el cambio, reflejado en las cifras de la figura 8, fue rápido y dramático<sup>125</sup>.

Evidentemente, la nueva situación venía caracterizada por el dominio de las promociones de bloques de vecindad en altura, y la aceleración súbita del ritmo de la construcción residencial durante la década de los 60 y primeros años 70. Se trata ahora de promociones de calidad muy variable, que generan la aparición de un sector promotor empresarial, que a partir de 1960 reemplazará rápidamente al tradicional "propietario de un edificio". Una parte seguirá manteniendo niveles de calidad apreciables, pero en algunas zonas pasaron a dominar las construcciones de nivel más bajo. En definitiva, una nueva oferta residencial decididamente orientada al veraneo de masas, tanto de alquiler como segundas residencias, y dirigida a los distintos segmentos de las clases medias que se generalizan en Bizkaia durante la coyuntura del "desarrollismo". Hay un edificio que preludia la nueva época: el bloque que promovió Hermann Thate el año 1950 en Areatza 11 (arquitecto José Mur-

122 AHMP; Sign.455.15.

123 AHMP, Sign.458.64.

124 En comercio en general se encontraba en segunda posición del territorio solo por detrás de Galdakao, y por delante de Bilbao y Getxo. Los datos provienen del aparato estadístico que acompañaba al Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su comarca, 1961, vol.I, p. 139-159, y p.181-194

125 Casi exactamente lo mismo estaba teniendo lugar simultáneamente, a una escala diferente, en las localidades cántabras de Laredo y Castro Urdiales, situadas a 50 y 27 kilómetros de Bilbao. Ver García Cuadriello, 1996, p.58-61, y Delgado Viñas, 2011, p.259-264.

ga)<sup>126</sup>. Se trata de una casa de vecindad muy sencilla, dispuesta en baja y tres alturas y una planta de 230 metros cuadrados totales que se dividen en tres viviendas por planta, con una media habitable por vivienda de 70 metros cuadrados. Mantiene la regla vigente en el ensanche del retraso respecto a la línea de la calle, los muros de cierre y las cuatro fachadas de luces. Sin embargo, la forma de llevarlo a cabo, unida a las actuaciones de los propietarios de los solares colindantes, y al desnivel entre las rasantes de Areatza y Labasture, comenzaron a configurar la trama de patios y callejones irregulares que terminaron por caracterizar esa parte del ensanche. Poco después, este modelo se consolidó con la construcción en 1956 y 1957 de los bloques colindantes en Areatza 15 y Areatza 13. Son casas de mayor amplitud y un acabado más cuidado que la primera, pero que forman un evidente conjunto<sup>127</sup>.

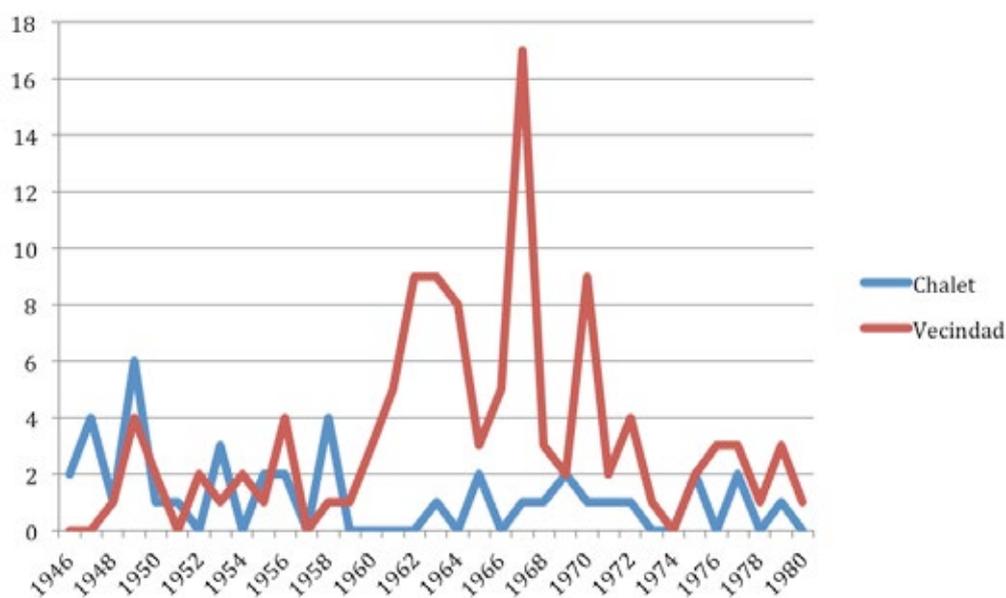


Figura 8: Número de edificios de viviendas levantados en Plentzia entre 1946 y 1980

Fuente: Elaboración propia a partir del listado de las licencias de obra municipales. En el gráfico se han excluido las cifras del grupo "Genaro Riestra" de 104 viviendas de protección oficial promovido por el Instituto Nacional de la Vivienda entre 1955 y 1957 en el barrio de Gatzamina

El siguiente paso, y ya definitivo, fue la construcción entre 1963 y 1966 de los bloques de Areatza 5, 7, y 9, y los correspondientes de Labasture, entre el 6 y el 14. Todos ellos fueron levantados por promotores de un nuevo cuño, como Ignacio Iregui, Ignacio Aguirre y Luis Arana, y con Enrique Aguiriano o Martín de la Torre como arquitectos responsables.

Hacia el puerto y la playa esta misma tendencia hacia la densificación en altura pero manteniendo la calidad se aprecia en grupos como los dos Axe-Oneta (Arrañak) de 1962-63<sup>128</sup>, o los tres edificios que conforman la manzana entre Portu,

126 AHMP, Sign.461.50.

127 Areatza 15 fue promovida por de Ángeles Fernández Meabe, y Areatza 13, por Horacio Martínez Orue, ambos bajo diseño del arquitecto Enrique Aguiriano. AHMP, Sign.467.45, y 467.47.

128 Promovidos por P.M. de la Torre y E. Elguezabal y diseñados por el arquitecto Martín de la Torre. AHMP, Sign.474.38.

Arrantzale y Txurrua promovidas entre 1963 y 1965, tras el derribo de los edificios históricos previos<sup>129</sup>. Estos últimos consiguieron elevar la altura permitida en las edificaciones, levantando una cuarta planta, que al unirse al entresuelo, en muchos casos era como una quinta. Lo mismo sucede con el edificio que cerró el acceso entre la carretera y la urbanización de la playa, el de Areatza 41-43, levantado entre 1964 y 1966<sup>130</sup>.

Simultáneamente, en las zonas más cercanas al casco urbano antiguo se levantaron edificios de dimensiones más reducidas y menor calidad promovidos por pequeños constructores locales, entre los que destacaron Julián Jauregui Salas y, especialmente, Santiago López Arrola<sup>131</sup>.

Toda esta sucesión de iniciativas a lo largo de casi un siglo, terminaron por determinar la adaptación del Plentzia al modelo de residencia secundaria veraniega que cristalizó en buena parte de la costa vasca durante las décadas de 1960 y 1970. Una parte sustancial de la vida de la localidad giraba en torno al verano, y a su vez, el verano se ligaba estrechamente a la playa y su entorno. Por eso mismo, las actuaciones en el ámbito más cercano a la playa fueron las que cerraron la definición de las condiciones que definían esa vida playera. En ese ámbito dos fueron las determinantes: la obra del muro de cierre de la ría en Kanala y la playa, y la creación del club Kai Eder.

El muro de la ría partió de la base de la escollera y de un primer cierre, que se levantó en 1905 frente a la punta de Txurrua. A partir de ese punto se fueron planteando sucesivas reformas y ampliaciones, con el fin de evitar al entrada de las arenas de la playa en la ría, por el crecimiento que ocasionaba en la barra y los consiguientes perjuicios a la navegación, pero también indirectamente para fijar y consolidar los terrenos ganados a la playa sobre los que se asentaban los distintos proyectos de urbanización de la zona. La primera prolongación significativa, de unos 170 metros de longitud, se proyecta en 1923, y se reformó y alargó varias veces entre 1950 y 1956.

Estas obras terminaron creando el nueve muelle de Kanala, que llegaba hasta el inicio de la playa, que beneficiaba particularmente a los terrenos de la urbanización de Arpillaga, recién adquiridos por la Caja de Ahorros Vizcaína. La CAV colaboró directamente en la financiación del proyecto. Así, cuando en 1965 se acometió una nueva prolongación del dique de 150 metros, tras una iniciativa municipal que

---

129 El promotor fue Alberto Uribarri, con Enrique Aguiriano de nuevo como arquitecto responsable, AHMP, Sign.474.41, y 476.70.

130 Fue promovido por un grupo encabezado por Urrutia, Escartin e Iregui entre 1964 y 1966, y su diseño fue también de Enrique Aguiriano, Durante la dictadura franquista las posibilidades de intervención de la opinión pública eran limitadísimas, y las fuentes municipales no suelen reflejar conflictos en el ámbito urbanístico. Sin embargo, en este caso si que se planteó un movimiento de reclamación por el origen de los terrenos (adquiridos a la Caja de Ahorros Vizcaína), las dudas sobre su legalidad, y especialmente, su posición de barrera hacia la playa, y altura alcanzada. Eso si, estaba vinculada a la promoción de los bloque de vivienda (por cierto muy similares en tipología y volumen) que acababan de levantarse en la acera de enfrente de la calle Areatza, que ya corresponde al término municipal de Gorniz. AHMP, Sign.475.42.

131 El listado de licencias de obra de Plentzia recoge entre 1961 y 1970 hasta 6 promociones de viviendas de Julián Jáuregui, y 17 de Santiago López.

pretendía: “...prolongar el muelle espigón más adelante de la canal en la playa para proteger la playa y agrandarla, y evitar la entrada arena a la ría”<sup>132</sup>, sobre un costo presupuestado en casi 1,4 millones de pesetas, la financiación corrió a cargo del Ministerio (50%), la Diputación (25%) y la CAV (25%)<sup>133</sup>. En 1970 se evaluó que gracias a esta obra la playa había ganado 10.000 metros cuadrados de superficie en las grandes pleamares, A partir de ese momento la acumulación de arena en la sección oeste de la playa fue progresiva<sup>134</sup>, y se aceleró con la construcción en 1973 de la nueva ampliación de la escollera y del dique<sup>135</sup>.



Figura 9. El primer club Kai Eder, el puerto, el muelle, la playa y trazado de la urbanización de Arpillaga hacia 1969

Fuente: Tarjeta Postal. Colección Museo Plasencia de Butrón

Sobre la base del primer tramo del muelle se realizó el proyecto de nuevo paseo de Ondarreta, inicialmente denominado de Javier Bilbao Amézaga, en honor al entonces secretario general de la Diputación de Bizkaia. Fue planteado entre 1974 y

132 AHMP, Sign.457.55.

133 Roperó, 2008, p.88 señala que esa colaboración financiera era :”....debido a que posee bienes en la zona que van a beneficiarse de tal ampliación.” Sin embargo, en esa fecha la CAV ya había comenzado a vender terrenos, y especialmente los más cercanos a la obra (y por lo tanto los más beneficiados por el proyecto) a la Inmobiliaria Puerto de Plencia, promotora del Club Kai Eder.

134 Según un informe fechado en Santander el 19-4-1971, y realizado por técnicos de la Jefatura de Costas, sobre la situación de la playa de Plentzia, la pérdida progresiva de arena de la sección de Gorniz y el encauzamiento de la ría, se repetía que era necesaria una nueva obra de alargamiento del espigón de la ría, que debería solucionar todos los problemas. Significó la justificación de la radical ampliación de 1973. AHMP, Sign.457.55.

135 Roperó, 2008, p. 75-97.

1977, y comportó la reformulación consiguiente de la zona Arpillonga. Su diseño y concepción refleja perfectamente las contradicciones en este campo del franquismo final<sup>136</sup>.

En cuanto al *Club Kai Eder*, su origen se encuentra en la sociedad anónima *Inmobiliaria del Puerto de Plencia* (en adelante IPP), constituida el 17 de junio de 1961<sup>137</sup>. El objeto social según sus escrituras fundacionales era la adquisición y construcción de fincas urbanas para su explotación en forma de arriendo, el capital social era solo 45.000 pesetas y contaba con tres únicos socios a partes iguales: los bilbaínos José María Larrea, Ricardo Uriarte y José Luis Echegaray<sup>138</sup>. Un año después, el 29 de agosto de 1962, IPP y la CAV llegaron a un acuerdo por la que la primera adquiría una parte de la finca que la Caja poseía junto a la playa, proveniente de la concesión para desecar los terrenos que el ayuntamiento de Plentzia le cedió, y sobre la que diseñó el plan de urbanización en 1956. Se trataba de la porción sudoccidental, lindante con el muelle y paseo de la ría, de 4.148 metros cuadrados, por la que se fijó un precio de 2.005.548 de pesetas<sup>139</sup>. El acuerdo incorporaba una importante cláusula resolutive, que obligaba a los compradores a destinar el terreno exclusivamente a instalaciones deportivas y sociales<sup>140</sup>.

Detrás de ese acuerdo con la CAV se encontraba un proyecto ya plenamente madurado, característica que se manifiesta en la rapidez de los siguientes pasos. Al cabo de un año, en agosto de 1963, se constituía el Club Kai Eder, a la vez que se inauguraban unas reducidas primeras instalaciones sociales y deportivas. Estas fueron ampliadas al año siguiente, con lo que el Club contaría en adelante como base el edificio social (que se amplía y se dota de un segundo piso), piscina, pista de tenis y frontón, todo ello obra del arquitecto Félix Iñiguez de Onzoño<sup>141</sup>.

Estas obras requerían de unos recursos económicos y un apoyo social muy superiores a los que disponía la sociedad IPP original. Sin embargo, el reflejo legal de la nueva situación se retrasó hasta junio de 1964, momento en se escrituró la modificación de los estatutos y una gran ampliación de capital<sup>142</sup>. El capital social desembolsado por los tres accionistas iniciales se convirtió en tres acciones nominales de 25.000 pesetas cada una, a la vez que se realizaba una ampliación de capital consistente en 422 acciones nuevas, también de 25.000 pesetas, con la que el capital

136 AHMP, Sign.458.60.

137 Debo agradecer al Club Kai Eder su amabilidad a la hora de permitirme el acceso a la documentación fundacional, y especialmente a su gerente Marian.

138 Archivo Club Kai Eder (en adelante, ACKE), IPP. Carpeta Constitución y Estatutos (Varios). En este núcleo inicial volvemos a encontrar a José María Larrea Urrutia, que veinte años antes había promovido el Club de Tennis al final de Labasture.

139 Escritura de compraventa realizada ante el notario Luciano Teijeiro, en ACKE, IPP. Carpeta Constitución y Estatutos (Varios).

140 También incluía otras condiciones, como la supervisión y aprobación obligatoria por la CAV del proyecto de edificación y sus modificaciones futuras, y realizar las obras dentro de un plazo máximo de cinco años.

141 AHMP, Sign. 475.43.

142 Realizada ante el notario Valentín Chacartegui el 30 de junio de 1964. ACKE, IPP. Carpeta Constitución y Estatutos (Varios).

de la sociedad ascendía de golpe a 10.625.000 pesetas<sup>143</sup>. Además, en ese momento las nuevas acciones estaban todas ya suscritas y desembolsado el 60% de su valor, es decir, 6.330.00 pesetas. El proceso de reforzamiento del capital de la sociedad se prolongó durante los años siguientes, ampliándose hasta los 12 millones de pesetas en 1967, y abriendo un mecanismo de duplicación entre ese año y 1971, momento en que alcanzó los 24 millones<sup>144</sup>.

La relación establecida con la CAV permitió la adquisición de nuevos terrenos para ampliar los iniciales, entre 1964 y 1973, hasta completar 8.356 metros cuadrados, que ocupaban la totalidad de la manzana entre el paseo, la calle Txurrúa y la calle en media luna prevista en el plano de urbanización<sup>145</sup>. Gracias a estas ampliaciones superficiales, a los recursos disponibles y a los apoyos de la masa social, la entidad pudo llevar adelante una política de engrandecimiento, manifestada en las ampliaciones del edificio social (1968-69), seguidas de más reformas y la construcción de nuevas instalaciones deportivas en 1972<sup>146</sup>.

El Club mantuvo durante toda la época un gran dinamismo en el plano social y deportivo. Las instalaciones estaban fundamentalmente orientadas a la práctica de la natación, el tenis y las variedades de la pelota en el frontón, además de complementar las actividades acuáticas en la ría y la vida playera. Socialmente se trataba de una entidad articulada en torno a las entonces habituales amplias familias. Los socios normalmente residían durante el invierno en Bilbao o Getxo, y un porcentaje significativo correspondían a profesionales liberales y medianos empresarios.

### **Reflexión final: la villa veraneante**

Al final del proceso, en la década de 1970, el nuevo modelo urbano que cristalizaba en Plentzia derivaba de la adaptación local a las condiciones del nuevo veraneo familiar de clase media en Bizkaia. Se trata de una época de creciente masificación respecto a los anteriores modelos veraniegos que la localidad había conocido durante el primer tercio del siglo XX (representado por el Casino), o incluso durante las décadas de 1940 y 1950, momentos en que el grupo privilegiado con acceso al disfrute de los tres meses de la temporada de veraneo era aun muy reducido. Una

---

143 En diciembre de 1962, de los socios originales José María Larrea era el único que seguía al frente de la Sociedad, como presidente del consejo. Al año siguiente se constituyó la primera junta del Club, en la que no estaba Larrea, y que fue presidida por Martín de Aramburu Salazar (desde 05/09/1963 hasta 27/06/1968). Información extraída de la página web del Club Kai Eder: <http://www.kaieder.com/club/historia-del-club> [Consultado: 15-3-2016].

144 En 1967 se emitieron 55 nuevas acciones similares a las iniciales, y entre 1967 y 1971 una nueva por cada antigua, es decir, 480 nuevas acciones de 25.000 pesetas nominales al 130%, con una prima de 7.500 pesetas para destinar a reservas. ACKE, IPP. Carpeta Constitución y Estatutos (Varios).

145 Fueron 4.207 metros cuadrados más. La venta y reagrupación de la finca definitiva se realizó el 15-3-1973 ante JA Olascoaga. Ese mismo año, la Sociedad canceló la hipoteca por la venta aplazada con la Caja. ACKE, IPP. Carpeta Constitución y Estatutos (Varios).

146 La primera fue diseñada por el arquitecto Martín de la Torre, y la segunda, de gran calado, por Javier San Senastián. Esta última incluía la construcción de dos nuevas pistas de tenis (una perpendicular a la inicial y otra sobre el edificio de los vestuarios), nuevos vestuarios y guardería, la piscina de jóvenes, nuevo frontón cubierto, y zona de paseos. AHMP, Sign. 479.43, 483.54 y 483.55.

nueva entidad, el Club Kai Eder, nacida de una iniciativa social y deportiva ligada estrechamente al verano y a esos nuevos veraneantes, sintetiza la época y sus condiciones sociales.



Figura 10. Zonificación (sección) de Plentzia y Gorniz en el Plan Comarcal de Ordenación urbana de 1967

Fuente: Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, 1968-9, tomo V, p. 16-17.

Sin embargo, la situación pudo haberse visto profundamente modificada si en 1961 no se hubiese frustrado la incorporación de Plentzia y los cuatro municipios colindantes (Sopelana, Barrika, Urduliz y Gorniz) a la Comarca del Gran Bilbao, en la revisión del Plan de Ordenación Urbana que estaba en estudio, y que finalmente fue aprobado en 1964<sup>147</sup>. La lógica de esa planificación comarcal llevaba a que toda la zona se convirtiera en una extensión residencial de la ya saturada área urbana de Bilbao, mediante una integración de las redes de comunicaciones y de la gestión urbanística. Es decir, lo terminó por suceder unos treinta años después, a partir de la entrada en servicio de Metro Bilbao en 1995.

En cambio, se forzó entonces que quedaran fuera, y fue la Diputación de Bizkaia la institución que acaparó el control de la gestión urbanística. Inmediatamente quedó incluida en la llamada *Comarca Plencia-Munguía*, para la que la Diputación promovió un Plan Comarcal de Ordenación Urbana. Fue el primero de estos planes comarcales completado en Bizkaia, ya que fue aprobado por el ministerio de la Vivienda el 26 de julio de 1967, y definía por primera vez una ordenación del suelo de la mayor parte del término municipal de Plentzia y de Gorniz (Figura 10)<sup>148</sup>.

147 Lo repentino de la salida hizo que buena parte del material estadístico de base del plan, que se publicó en 1961, incluyera datos de esos cinco municipios. Ver: González Portilla et al. 2009, vol. 2, p.69-92.

148 Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, 1968-9, tomo V, p.16-28.

Cuadro 2. Evolución de la población de Plentzia y Gorniz (1940-1975)

	1940	1950	1960	1970	1975
<b>Plentzia</b>	1.944	2.195	2.417	2.766	2.960
<b>Gorniz</b>	1.516	1.733	1.924	2.324	2.628

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

El resultado fue la consolidación del modelo basado en el turismo residencial estacional con baja dotación de servicios, que facilitó su extensión y rápida masificación. Para finales de la década de 1960 eran ya evidentes los problemas que la falta de dotaciones, carencias de infraestructuras y, especialmente, la tremenda presión poblacional del Gran Bilbao estaban provocando en Plentzia y todo su entorno<sup>149</sup>.

Por otra parte, se trataba de un modelo de desarrollo que, como se aprecia en el Cuadro 2, determinaba el mantenimiento de una población estable muy reducida, con una tendencia al crecimiento, pero muy lenta, sobre todo en relación al parque de vivienda y el espacio urbano ocupado. En cambio, en relación a las viviendas construidas (Cuadro 3), resulta especialmente significativo la cuestión del uso. El cuadro 3 recoge los datos de los nueve principales núcleos veraniegos costeros de Bizkaia en el año 1970.

En estos municipios el porcentaje de viviendas ocupadas secundarias se encontraba en casi en la mitad, llegando a cifras extremas en Bakio (que en esa fecha contaba con un número de viviendas superior al total de los habitantes censados) y Gorniz, que rondaban el 70%. Considerando la totalidad de las viviendas censadas con ese uso en Bizkaia vemos que estos nueve pequeños municipios, que en conjunto suponían el 1,9% de la población y el 3,7% de las viviendas ocupadas, concentraban casi el 50% de todas las viviendas secundarias de la provincia.

Los datos del Censo recogen también las llamadas “viviendas vacantes”, que incluían muchas situaciones distintas, pero considero que en estos núcleos turísticos fundamentalmente debían corresponder a viviendas de un propietario local que se mantenían vacías para ser alquiladas solo durante la temporada de verano. Al sumar sus cifras a las secundarias el porcentaje medio en los nueve municipio se sitúa ya claramente por encima del 50 %. Se trata de una imagen bastante precisa de la realidad del turismo residencial veraniego de Bizkaia al finalizar la década de 1960.

En Plentzia, cuyos datos en esta fecha he agrupado junto a los de Gorniz, con el que comparte la playa y formaba ya un mismo mercado residencial, vemos el tre-

149 Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, tomo V, p.16-28. En ese análisis de situación y proyección que el servicio de estudios de la Cámara de Comercio de Bilbao dirigido por Jesús Dorao Lanzagorta realizó en 1969 analizaba con cierto detalle este componente del plan, que ligaba todo el desarrollo de la zona entre costera Sopelana y Bakio a la estancias de verano, y la subordinación que generaba respecto a las necesidades del vecino Gran Bilbao. En otra parte del mismo estudio, en cambio, se destacaba las limitaciones de ese modelo para promover un auténtico sector turístico ligado a los visitantes foráneos y extranjeros (tomo II, p.473-481).

mendo peso de viviendas secundarias y vacantes, 2.284 de un parque que rozaba las 3.500, lo que representaba casi dos tercios del total. Se había configurado como la principal oferta residencial de la costa de Bizkaia, representando alrededor de un tercio del total de el grupo de los nueve municipios destacados, y concentrando nada menos que un 19,3% del total de la vivienda secundaria que el censo recogía en toda Bizkaia.

Cuadro 3. Número de viviendas por uso en Bizkaia (principales municipios veraniegos) en 1970

	Princi- pales	Secun- darias	Total Ocupadas	Vacan- tes	Secund. y Va- can.	Total vivien- das	(1)	(2)	Habitan- tes 1970
Bakio	258	568	826	449	1.017	1.275	68,8	79,8	1.033
Busturia	430	346	776	120	466	896	44,6	52,0	1.661
Ea	259	145	404	93	238	497	35,9	47,9	935
Elantxobe	221	113	334	30	143	364	33,8	39,3	759
Lequeitio	1.659	870	2.529	249	1.119	2.778	34,4	40,3	6.950
Mundaka	455	370	825	50	420	875	44,8	48,0	1.495
Sopela	592	382	974	537	919	1.511	39,2	60,8	2.373
Gorliz	491	1.309	1.800	229	1.538	2.029	72,7	75,8	2.324
Plentzia	685	478	1.163	268	746	1.431	41,1	52,1	2.766
<b>Plentzia y Gorliz</b>	<b>1.176</b>	<b>1.787</b>	<b>2.963</b>	<b>497</b>	<b>2.284</b>	<b>3.460</b>	<b>60,3</b>	<b>66,0</b>	<b>5.090</b>
9 munici- pios	5.050	4.581	9.631	2.025	6.606	11.656	47,6	56,7	20.294
Total Bizkaia	251.904	9.256	261.160	36.442	45.698	297.602	3,5	15,4	1.043.310

(1)-% Ocupadas Secundarias entre Total Ocupadas.

(2)-% Ocupadas Secundarias y Vacantes entre Total Viviendas.

Fuente: Elaboración propia a partir de INE, Censo de Población y Vivienda en España en 1970.

En definitiva, para esa fecha podemos dar como plenamente consolidado ese nuevo modelo urbano. Sin embargo, todo sería incomprensible sin tener en cuenta que el espacio en el que se asentaba provenía de iniciativas de planeamiento urbano y empresariales que provenían de mucho antes, más de cincuenta años en

los espacios que bordeaban la ría y la playa, y que se diseñaron bajo conceptos teóricos (el ensanche), estilísticos distintos, y dirigidos a una sociedad muy diferente.

Se trata de visión planteada desde la lógica de su evolución a largo plazo. El origen y transformación de un núcleo de reducidas dimensiones pero muy significativo, que vive y refleja distintos momentos de la evolución del turismo residencial en la costa. Desde el acomodado y minoritario de finales del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX, que intentaba heredar de los viejos resorts bañistas del Abra modelados sobre la imagen de Santander y San Sebastián, hasta pasar a un modelo masificado en los años 60 y 70.

Sin embargo, incluso en esta época final una parte de la tradición de calidad y cualificada consiguió mantenerse, aunque también adaptada a la nueva realidad social y materializada en éxito de iniciativas como la del club Kai Eder, y a la difusión de una nueva clase acomodada al amparo de la bonanza económica de la época en Bizkaia. En su concreción en Plentzia fueron fundamentales los cambios en los medios de transporte. La combinación del centenario tren de cercanías a Bilbao con la generalización del automóvil particular permitieron acceder a grupos cada vez mayores al estatus ideal de la familia de veraneo durante tres meses, en una casa de propiedad o alquilada para toda de temporada, con el cabeza trabajando en Bilbao. En este caso con la facilidad que añadía la posibilidad de hacer la ida y vuelta diaria al trabajo por la cercanía y variedad de ofertas de medios de transporte.

En Plentzia, de forma similar que en un gran número de localidades de las distintas costas europeas y americanas, y que tiene un correlato inmediatos en las cántabras Castro Urdiales y Laredo<sup>150</sup>, los espacios urbanos diseñados antes de 1936 fueron ocupados desde 1960 manteniendo ese criterio de ordenación, aunque inmersos en un nuevo contexto de fortísima especulación. Esto contrasta con la práctica habitual en los años del *Desarrollismo* en la mayoría de las nuevas localidades de escasa o nula tradición previa, y que se incorporaban al turismo residencial, como Bakio, Sopela, Gorniz, o Mundaka en Bizkaia, donde los desordenes urbanísticos resultaron dramáticos. Lo único que le distinguía a Plentzia era que cuando llegó el boom residencial contaba ya con una sólida tradición histórica previa, y especialmente una tradición de planeamiento urbana y ordenación del crecimiento.

Se trata de un concepto, ambiguo, pero que sin duda colaboró a limitar la capacidad de presión de los constructores y a reforzar la responsabilidad del ayuntamientos, frente a la permisividad municipal y la auténtica rapiña practicadas en los demás casos. También tenía un componente de facilidad práctica, ya que una parte de los grandes desarrollos de nuevo suelo planeados durante el primer tercio del siglo XX seguían aun vacantes y pudieron acoger la nueva demanda de forma fácil, rápida y formalmente ordenada.

Este análisis considero que podría extenderse al estudio de otros puntos de la geografía española, y específicamente de la costa cantábrica, donde muchos núcleos deben encontrarse directamente emparentados con el modelo de Plentzia.

---

150 García Cuadriello, 1996 ; y Delgado Viñas, 2011.

## Bibliografía

- AGUIRRE, R.: *El turismo en el País Vasco. Vida e historia*. San Sebastián: Txertoa, 1995.
- ALONSO, L., VILAR, M., y LINDOSO, E. *El agua bienhechora: el turismo termal en España, 1700-1936*. Alhama de Granada: Observatorio Nacional de Termalismo / Ministerio de Agricultura, 2012.
- ALVAREZ QUINTANA, Covadonga. *Baños de mar en Ribadesella 1890-1936. Urbanismo, arquitectura y sociedad*. Ribadesella: Asociación Cultural Amigos de Ribadesella, 1995.
- ALVARGONZÁLEZ, Ramón María. *Somió. La ciudad jardín de Gijón. Estudio de geografía urbana*. Gijón: Fundación Alvargonzález, 1999.
- ANDERSON, Susan C. and TABB, Bruce H. (eds.). *Water, Leisure and Culture: European Historical Perspectives*. Oxford: Berg, 2002.
- ANTÓN CLAVÉ, S. *Diferenciació i reestructuració de l'espai turístic. Porcessos i tendències al litoral de Tarragona*. Tarragona: tesis doctoral, Universitat Rovira i Virgili, 2008.
- BARKE, M. y FRANCE, L.A.: The Costa del Sol. In BARKE, M., TOWNER, J., y NEWTON, M. T. (eds.). *Tourism in Spain: critical issues*. Wallingford: CAB International, 1996, p.265-308.
- BARKE, M. y J. TOWNER. Exploring the History of Leisure and Tourism in Spain. In BARKE, M. y TOWNER, J. (eds.). *Tourism in Spain: critical issues*, Wallingford: CAB international, 1996, p.3-34.
- BARKE, M., MOWL, G. y SHIELDS, G. Málaga - a Failed Resort of the Early Twentieth Century?, *Journal of Tourism History*, 2010, vol.2, nº3, p.187-212.
- BARJAU, S. El desenvolupament de la promoció turística de Barcelona i el seu territori, 1908-1936. In ROCA, Joan. (ed.). *Expansió Urbana i Planejament a Barcelona*, Barcelona: Institut Municipal d'Història de Barcelona/Proa, 1997, p.207-217.
- BARQUÍN, Rafael. El turismo y los primeros ferrocarriles españoles (1855-1900). *TST*, 2013, 24, p.110-136.
- BARRAL, Margarita. El tándem Vigo-Mondariz en los inicios del turismo moderno en Galicia. *Historia contemporánea*, 2015, nº50, p.105-32.
- BATTILANI, P. y STRANGIO, D. (eds.). Il turismo e le città tra XVIII e XXI secolo. Italia e Spagna a confronto. Milán: Franco Agnelli, 2007.
- BAYÓN MARINÉ, Fernando, et.al. (eds.). *50 años del turismo español : un análisis histórico y estructural*. Madrid, Centro de Estudios Ramón Areces, 1999.
- BEASCOECHEA GANGOITI, José María. La ciudad segregada de principios del siglo XX. Neguri, un suburbio burgués de Bilbao. *Historia Contemporánea*, 2002a, nº24, p.245-280.
- BEASCOECHEA GANGOITI, José María. Veraneo y urbanización en la costa cantábrica durante el siglo XIX: las playas del Abra de Bilbao. *Historia Contemporánea*, 2002b, nº25, p.181-202.

- BEASCOECHEA GANGOITI, J.M. Bilbao “puerto de baños”. Promoción turística del Abra durante la segunda mitad del siglo XIX. *Bidebarrieta*, 2003, vol.XIV, p.227-244.
- BEASCOECHEA GANGOITI, José María. *Propiedad, burguesía y territorio. La conformación urbana de Getxo en la ría de Bilbao, 1850-1900*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 2007.
- BEASCOECHEA GANGOITI, José María. El primer Ensanche de Plentzia: los Paseos (1820-1905) in DUO, Gonzalo (coor.). *Historia de Plentzia: dinámicas sociales s.X-VI-XIX*, Donostia/San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, Lankidetzan 57, 2011, p.183-208.
- BOOTH, R. El Estado Ausente: la paradójica configuración balnearia del Gran Valparaíso (1850-1925). *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, 2002, vol.XXVIII, nº83, p.107-123.
- BUADES, J.: *On brilla el Sol. Turisme a Balears abans del Boom*. Eivissa: Res Publica Edicions, 2004.
- CÁCERES, G., BOOTH, R., y SABATINI F.: La suburbanización de Valparaíso y el origen de Viña del Mar: entre la villa balnearia y el suburbio de ferrocarril (1870-1910). In PASTORIZA, E. (ed.). *Las puertas al mar. Consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar*. Buenos Aires: Biblos, 2002, p.33-50.
- CACOPARDO, F.A. (ed.). *Mar del Plata. Ciudad e Historia*. Buenos Aires: Alianza Editorial/UNMDP, 1997.
- CALS, J. Turisme i segona residència. In J. NADAL, J. y F. CABANA, F. (dirs.), *Història econòmica de la Catalunya contemporània. vol.6. Segle XX*. Barcelona: Enciclopèdia Catalana, 1989, p.315-343.
- CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO. *Análisis de la economía vizcaína y su proyección 1968/71*. Bilbao: La Editorial Vizcaína, 5 tomos, 1968-69.
- CASTELLS L. La bella Easo: 1864-1936. In ARTOLA, M. (ed.). *Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia/San Sebastián: Nerea, 2000, p.283-386.
- CAVA MESA, M.J. Balnearios y baños de ola en Bizkaia. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. 2009, nº6, p.369-380.
- CAZ ENJUTO, M. R. del. *El agua en el seno de las aguas : la ordenación del espacio balneario en el Cantábrico*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2001.
- CHADEFAUD, M. *Aux Origines Du Tourisme Dans Les Pays De L'adour. Du Mythe À L'espace: Un Essai De Géographie Historique*. Pau: Université de Pau et des Pays de l'Adour, 1987.
- CORBIN, Alain. *El Territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Barcelona: Mondadori, 1993.
- CUNHA, N. da. La construcción del espacio turístico en el Uruguay y su significación social (1900-1950). In *Jornadas de Historia Económica*. Montevideo: Andhe, 1999.

- CUNHA, N. da y CAMPODÓMICO, R. Aportes al estudio comparativo del turismo en el cono sur (1900-1930). *América Latina en la Historia Económica*, 2005, nº24, p.37-60.
- DEL PINO, J.A. "Aproximación Sociológica a La Vivienda Secundaria Litoral." *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona*, 2003, vol. VII, nº146(026). <[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(026\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(026).htm)> [ISSN: 1138-9788].
- DELGADO VIÑAS, Carmen. Vivienda secundaria y turismo residencial como agentes de urbanización y segregación territorial en Cantabria. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona*, 15 de julio de 2008, vol. XII, nº261. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-269.htm>> [ISSN: 1138-9788].
- DELGADO VIÑAS, Carmen. Castro Urdiales (Cantabria), De "Villa Marinera" a ciudad de servicios. La transformación urbanística de una "Ciudad de Frontera", *Eria*, 2011, nº86, p.237-270.
- DELGADO VIÑAS, Carmen. Estructura y forma de la ciudad a través de la Cartografía Histórica: Castro Urdiales, Cantabria (1800-1960). *Investigaciones Geográficas*, 2015, nº63, p.17-32.
- DUO, Gonzalo. Las escuelas de Náutica de Plentzia y Gorniz, siglos XVIII-XX, in DUO, G. (coord.), *Historia de Plentzia: dinámicas sociales ss. XVI-XIX*. Donostia/San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, col. Lankidetzan 57, 2011, p.243-258.
- ENSANCHE DE PLENCIA, *Estatutos de la Sociedad Anónima Ensanche de Plencia*. Bilbao: Imp. Eléxpuru Hermanos, 1908.
- FARALDO J.M. y RODRÍGUEZ-LÓPEZ, C. *Introducción a la historia del turismo*. Madrid: Alianza Editorial, 2013.
- FORASTER, J. R., et al., *Ricardo de Bastida. Arquitecto*. Bilbao: COAVN, 2002.
- FUENTES VEGA, A. *Aportaciones al estudio visual del turismo: la iconografía del boom de España, 1950-1970*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, Tesis doctoral, Departamento de Historia del Arte III (Contemporáneo), 2015.
- GARAY TAMAJÓN, L.A. *El ciclo de Evolución del Destino Turístico. Una aproximación al desarrollo histórico del turismo en Cataluña*. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, tesis doctoral, 2007.
- GARAY TAMAJÓN, L.A. y CÀNOVES VALIENTE, G. El desarrollo turístico en Cataluña en los dos últimos siglos: una perspectiva transversal. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 2009, nº53, p.29-46.
- GARCÍA CRESPO, M., MENDIZABAL, A., y VELASCO, R. *La economía vasca durante el franquismo 1936-1980*. Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1981.
- GARCIA CUADRIELLO, María del Mar. *Mar, veraneo y urbanización en Laredo (1850-1964)*. Santander: Universidad de Cantabria-Ayuntamiento de Laredo, 1996.
- GAVIRIA, Mario. *España a go-go. Turismo charter y neocolonialismo del espacio*. Madrid: Turner, 1974.

- GIL DE ARRIBA, Carmen. *Casas para baños de ola y balnearios marítimos en el litoral montaños, 1868-1936*. Santander: Universidad de Cantabria/Fundación Marcelino Botín, 1992.
- GIL DE ARRIBA, Carmen. La práctica social de los baños de mar. Establecimientos balnearios y actividades de ocio en Cantabria (1868-1936). *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 1994, 25, p.79-99.
- GIL DE ARRIBA, Carmen. "La difusión social y espacial del modelo balneario: de la innovación médica al desarrollo de las prácticas de ocio." *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 2000, núm. 69 (40) <<http://www.ub.edu/geocrit/sn-69-40.htm>>. [ISSN: 1138-9788].
- GONZÁLEZ MORALES, J.C. *Turismo en España (1905-1931)*. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid, tesis doctoral, 2003.
- GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel et al. *Bilbao en la formación del País Vasco contemporáneo (economía, población y ciudad)*. Bilbao: Fundación BBV, 1995a.
- GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel et al. *Ferrocarriles y Desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*. Leioa: Universidad del País Vasco/EHU, Servicio Editorial, 1995b.
- GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel et al. *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao*, Bilbao: Fundación BBVA, 2 vols., 2001.
- GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel et al., *La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao*. Bilbao: Fundación BBVA, 2 vols., 2009.
- GRANELL, J. (dir.) *L'arquitectura del Sol*. Barcelona: Col·legis Oficials d'Arquitectes de Catalunya, Comunidad Valenciana, Islas Baleares, Murcia, Almería, Málaga y Canarias, 2002.
- GUARNIDO, V. y SEGURA, I.M., Una aproximación al estudio de la segunda residencia (la costa granadina). *Paralelo 37º*, 1989, nº13, p.163-175.
- HORRACH ESTARELLAS, B. La balearización. Mallorca, el laboratorio de experimentación del turismo y su manifestación en el litoral. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 2009, nº2, p.17-33.
- INGLIS, F. *The Delicous History of the Holiday*. Londres: Routledge, 2000.
- LARRINAGA, Carlos. El turismo en España en el siglo XIX. *Historia Contemporánea*, 2002, nº 25, p.157-179.
- LARRINAGA, Carlos. A Century of Tourism in Northern Spain: the Development of High-Quality Provision between 1815 and 1914. in WALTON, J.K. (ed.), *Histories of Tourism: Representation, Identity and Conflict*. Clavendon: Channel View, 2005, p.88-103.
- LARRINAGA, C. El turismo y la ciudad de San Sebastián en la edad contemporánea. In BATTILANI, P. y STRANGIO, D. (eds.). *Il turismo e le città tra XVIII e XXI secolo. Italia e Spagna a confronto*, Milano: Franco Agnelli, 2007, p.108-126.
- LARRINAGA, Carlos. Orígenes del turismo en España. Las aguas de la vida. *Anuario IEHS*, 2012, nº 27, p.369-391.

- LARRINAGA, Carlos. Ferrocarriles y termalismo. La configuración del espacio balneario en el País Vasco. In NOVO, P. y PAREJA, A. (eds.). *Ferrocarriles y sociedad urbana en el País Vasco*. Bilbao: Universidad del País Vasco UPV-EHU, 2015, p.207-242.
- LARRINAGA, C. y PASTORIZA, E.: Dos balnearios atlánticos entre el fin de siglo y la crisis del treinta, San Sebastián y Mar del Plata. Un ejercicio comparativo. *Historia Contemporánea*, 2009, nº 38, p.277-310.
- LARRINAGA, C. y VALLEJO, R. El turismo en el desarrollo español contemporáneo. *TST*, 2013, nº24, p.12-29.
- LEBOREIRO AMARO, M. A. Balneario-Ciudad de las aguas. Su presencia en España. *Ciudad y Territorio*, 1991, nº89, p.61-79.
- LEBOREIRO AMARO, María A. *El balneario : La ciudad ensimismada*. Santiago de Compostela: Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia, 1994.
- LÓPEZ GÓMEZ, Antonio. El veraneo tradicional en las costas valencianas. "Barraques" y "Casetes de la mar" en la Huerta de Gandia. *Cuadernos de Geografía de la Universidad de Valencia*, 1978, nº 22, p.1-28.
- MALUQUER DE MOTES, J. El turismo, motor fundamental de la economía de Cataluña (1951-2010). *Historia contemporánea*, 2011, nº42, p.347-399.
- MANTOBANI, J. M. Notas sobre el problema de la creación de los primeros balnearios argentinos a fines del siglo XIX. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, vol. I, nº 11, 1997 <<http://www.ub.es/geocrit/sn-11.htm>>.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Sergio. Nacimiento y desarrollo urbano de la villa de Plentzia en la Edad Media in DUO, G. (ed.) *500 aniversario de las Ordenanzas Municipales de la villa de Plentzia (1508-2008)*. Donostia/San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 2009, p. 23-39.
- MARTÍNEZ SALAZAR, A. *Aquellos ojos extraños. Euskal Herria en los libros de viajes*. Vitoria, 1995.
- MARZAL, M. (coor.) *Història de Sitges IV. Època Contemporània (I) 1800-1939*. Sitges: Ajuntament de Sitges, 2013.
- MAYOR, Gorka. *Plentzia. Bizkaiko hiribilduetan zehar / Un paseo por las villas de Bizkaia*. Bilbao: Bizkaiko Foru Aldundia, 2006.
- MAYOR, Gorka. Sobre la Primera Guerra Carlista en Plentzia. in *Plasentia de Butron - Plencia - Plentzia. Apuntes II*. Bilbao: Fundación Bilbao Bizkaia Kutxa, 1998, p. 69-96.
- MAZÓN, Tomás y ALEDO, Antonio (eds.). *Turismo residencial y cambio social: nuevas perspectivas teóricas y empíricas*. Alicante: Universidad de Alicante, 2005.
- MOLDEVEANU, M. *S'Agaró: ciutat jardí a la costa catalana: 1916-1996*. Girona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Demarcació de Girona, 1996.
- MORALES MATOS, G. La Ciudad Jardín de Las Palmas de Gran Canaria (1880-1994). *Eria*, 1995, nº36, p.89-99.

- MORALES MATOS, G. y SANTANA SANTANA, A. Procesos de construcción y transformación del espacio litoral grancanario inducidos por el fenómeno turístico. *Eria*, 1993, nº32, p.225-246.
- MORENO GARRIDO, A. *Turismo y Nación. La definición de la identidad nacional a través de los símbolos turísticos. España (1908-1929)*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, tesis doctoral, 2004.
- MORENO GARRIDO, Ana. *Historia del turismo en España en el siglo XX*. Madrid: Síntesis, 2007.
- MORENO GARRIDO, A. La estrategia atlántica. Élités económicas e intereses turísticos en la España de Primo de Rivera. *Historia contemporánea*, 2010, nº41, p.481-507.
- NAVAS FERRER, T. (2014). La construcción simbólica de una capital. Planeamiento, imagen turística y desarrollo urbano en Barcelona a principios del siglo XX. *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XVIII, nº 493 (13), 2014 <http://www.ub.edu/geocrit//sn/sn-493/493-413.pdf>.
- ODRIOZOLA, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX: Evolución y análisis comparativo*. Donostia: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2002.
- ODRIOZOLA, Lourdes. Los años "dorados" de la construcción naval en Plentzia: 1790-1830, in DUO, Gonzalo (coor.). *Historia de Plentzia: dinámicas sociales s.XVI-XIX*, Donostia/San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 2011, p. 61-85.
- ORTEGA VALCARCEL, J. *Residencias secundarias y espacio de ocio en España*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1975.
- PACK, S.D. *La invasión pacífica. Los turistas y la España de Franco*. Madrid: Turner, 2009.
- PASTORIZA, E. (ed.). *Las puertas al mar. Consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar*. Buenos Aires: Biblos, 2002.
- PATIÑO ROMARIS, C. A. *A illa da Toxa. O planeamiento urbanístico no proceso de construcción e transformación d'un producto turístico litoral*. Vigo: Diputación de Pontevedra, 2002.
- PELLEJERO, Carmelo (dir.). *Historia de la economía del turismo en España*. Madrid: Civitas, 1999.
- PELLEJERO, C. Antecedentes históricos del turismo en España: de la Comisión Nacional al Ministerio de Información y Turismo (1900-1950). In PELLEJERO, C. (dir.), *Historia de la economía del turismo en España*. Madrid: Civitas, 1999, p.21-76.
- PELLEJERO, Carmelo. La política turística en la España del siglo XX: una visión general. *Historia contemporánea*, 2002a, nº 25, p.233-265.
- PELLEJERO, Carmelo La actuación del Estado en materia turística durante la dictadura de Primo de Rivera. *Revista de Historia Económica*, 2002b, vol. XX, nº1, p.149-158.
- PELLEJERO, Carmelo. Turismo y economía en la Málaga del siglo XX., *Revista de Historia Industrial*, 2005, vol.29, nº3, p.87-115.

- PELLEJERO, Carmelo. El auge del turismo en Málaga durante el reinado de Alfonso XIII (1902-1931). In BATTILANI, P. y STRANGIO, D. (eds.), *Il turismo e le città tra XVIII e XXI secolo. Italia e Spagna a confronto*. Milan: Franco Agnelli, 2007.
- PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, G. Portugalete, villa turística y residencial. In *Portugalete por... Sanchez García*, Bilbao: Fundación Faustino Orbeagozo, 1996, p.35-60.
- PÉREZ ROJAS, J. *Cartagena 1864-1936. Transformación urbana y arquitectura*. Murcia: Editora Regional de Murcia, 1986.
- PI-SUNYER, O. Tourism in Catalonia. In BARKE, M., TOWNER, J., y NEWTON, M.T. (eds.). *Tourism in Spain: critical issues*. Wallingford: CAB International, 1996, p.231-264.
- Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su comarca, Madrid, Copigraf, 7 volúmenes, 1961.
- POZUETA ECHAVARRI, J. "El proceso de urbanización turística. La producción del Sardinero." tesis doctoral, Universidad de Santander, 1980.
- 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)
- ROPERO PASCUAL, María Pilar. *Estudio Histórico del puerto de Plentzia*. Vitoria-Gasteiz: Eusko Jaurlaritza/Gobierno Vasco, 2008.
- ROZA CANDÁS, Maximino. *Los balnearios marítimos en Asturias (1848 -1935)*. Gijón: Fundación Alvargonzález, 1995.
- SANCHÍS PALLARÉS, A. La conquista del agua y de la playa. Pueblo Nuevo del Mar-Cabañal, 1852-1911. In *I Congrés de Història de la ciutat de València (segles XIX y XX)* (Vol. III). València: Ajuntament de València, 1988.
- SARRIONANDIA, M. *Historia de los balnearios de Bizkaia*. Bilbao: Diputación de Bizkaia, 1989.
- SAZATORNIL RUIZ, Luis. *Arquitectura y desarrollo urbano en Cantabria en el siglo XIX*. Santander: Universidad de Cantabria, 1996.
- SEGRETO, L.; MANERA, C.; y POHL, M. (eds.). *Europe at the Seaside. The Economic History of Mass Tourism in the Mediterranean*. New York-Oxford: Berghahn Books, 2009.
- SEGUÍ AZNAR, M. *La arquitectura del ocio en Baleares. La incidencia del turismo en la arquitectura y el urbanismo*. Palma: Leonard Muntaner, 2001.
- SERRANO MARTÍNEZ, José María. Las viviendas de segunda residencia en la sociedad del "bienestar". El caso de un país turístico: España. *Cuadernos de Turismo*, 2003, nº12, p.53-75.
- SICA, Paolo. *Historia del Urbanismo. El Siglo XIX*. 2 vols. Madrid: I.E.A.L., 1981.
- SOANE, J.V.N. *Fashionable resort regions: their evolution and transformation*. Wallingford: CAB Publications, 1993.
- TATJER MIR, M. *Burgueses, inquilinos y rentistas. Mercado inmobiliario, propiedad y morfología en el centro histórico de Barcelona : La Barceloneta, 1753-1982*. Madrid: CSIC, 1988.

- TATJER MIR, M. La construcción del espacio costero, siglos XIX-XX. Del mundo portuario al mundo del ocio. El caso del puerto de Barcelona, 1856-1936. In GUIMERÁ, A. y ROMERO, D. (eds.). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. Actas del Coloquio Internacional "El sistema portuario español", Madrid, 19-21 octubre de 1995. Madrid: CEHOPU, Ministerio de Fomento, CSIC, 1996.
- TATJER MIR, Mercè. En los orígenes del turismo litoral: los baños de mar y los balnearios marítimos en Cataluña. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2009, vol. XIII, núm. 296 (5) <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-296-5.htm>. [ISSN: 1138-9788].
- TATJER MIR, Mercè. *Els banys de mar a Catalunya*, Barcelona: Albertí, 2012.
- TATJER, M., y LARREA, C. (eds.). *Barracas. La Barcelona informal del siglo XX*. Barcelona: MUHBA, 2010.
- TORRECILLA GORBEA, María José. *Monografía histórico-artística de la anteiglesia de Gorliz*. Bilbao: Bizkaiko Foru Aldundia, 1994.
- URIARTE, María Antonia. *Plentzia: estudio histórico-artístico*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2004.
- URQUIA ECHAVE, J.M. *Historia de los balnearios guipuzcoanos*. Bilbao, 1985.
- VALERO, Alet. El turismo de playa en España entre 1850 y 1950. Creación, madurez y crisis. In FOURNEAU, F. y GARCÍA LORCA, A.M. (eds.). *Desarrollo regional y crisis del turismo en Andalucía*, Almería: Instituto de Estudios Almerienses, 1994, p.297-329.
- VALLEJO POUSADA, Rafael. Economía e Historia del turismo español del siglo XX. *Historia contemporánea*, 2002, nº 25, p.203-232.
- VALLEJO POUSADA, Rafael. Turismo y desarrollo económico en España durante el franquismo, 1939-1975. *X Congreso Internacional de la AEHE. Universidad Pablo de Olavide, Carmona (Sevilla)*: AEHE, 2011.
- VALENZUELA VALDIVIESO, E., y COLL-HURTADO, A. La construcción y evolución del espacio turístico de Acapulco (México). *Anales de Geografía*, 2010, vol.30, nº1, p.163-190.
- VERA REBOLLO, J.F. *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*. Alicante: Inst. Juan Gil-Albert, 1987.
- VILAR, Margarita y LINDOSO, Elvira. "El sector balneario gallego desde una perspectiva histórica (1780-1935)." *TST*, 2010, nº 10, p.138-64.
- WALTON, John K. *The English Seaside Resort: A Social History 1750-1914*. Leicester, 1983.
- WALTON, John K. Planning and Seaside Tourism: San Sebastián, 1863-1936. *Planning Perspectives*, 2002a, nº17, p.1-20.
- WALTON, John K. Aproximación a la historia del turismo en el Reino Unido, siglo XVIII-XIX. *Historia Contemporánea*, 2002b, nº 25, p.65-82.
- WALTON, John K. (Ed.). *Histories of Tourism: Representation, Identity and Conflict*. Clivedon: Channel View, 2005.

- WALTON, John K. Paradise Lost and Found: Tourists and Expatriates in El Terreno, Palma de Mallorca, from the 1920s to the 1950s. In WALTON, J. K. (ed.). *Histories of Tourism: Representation, Identity and Conflict*. Clavedon: Channel View, 2005, p.179-195.
- WALTON, John K. "Balnearios marítimos, turismo de playa y espacios de ocio: España y México, Siglos XIX y XX." In CONTRERAS, C. y PARDO, C. P. (eds.). *La Modernización Urbana en España y México* Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2009, p.493-511.
- WALTON, John K.: Another face of 'mass tourism': San Sebastián and Spanish beach resorts under Franco, 1936–1975. *Urban History*, 2013, vol.40, nº3, p.483-506.
- WALTON, John K. y SMITH, J. The First Century of Beach Tourism in Spain: San Sebastián and the Playas del Norte from the 1830s to the 1930s. In BARKE, M., TOWNER, J. y NEWTON, M.T. (eds.). *Tourism in Spain: Critical Issues*. Wallingford: CAB international, 1996, p.35-61.

© Copyright: José María Beascoechea, 2017

© Copyright: Scripta Nova, 2017.

Ficha bibliográfica:

BEASCOECHEA, José María. De la estancia de baños al veraneo de clase media. El cambio de modelo urbano en Plentzia, Bizkaia (1890-1975). *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de junio de 2017, vol. XXI, nº 568. [ISSN: 1138-9788]