

CAPÍTULO 9

LA SOCIEDAD URBANA VASCA DURANTE LA DÉCADA DE 1920

José María BEASCOECHEA-GANGOITI
Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea
Departamento de Historia Contemporánea

1. INTRODUCCIÓN

La década de 1920 marcó un período crucial en la configuración urbana de la sociedad vasca. No solo fue testigo del aumento significativo de la población que residía en ciudades de diversos tamaños en el País Vasco, sino que también presencié cambios sustanciales en varios aspectos de la vida material, social y cultural.

Los núcleos urbanos experimentaron un rápido crecimiento impulsado por la renovación del sector inmobiliario y la implementación de nuevos planes de expansión urbana establecidos por el Estatuto Municipal de 1924. La transformación radical de la forma de estas ciudades se vio influenciada, entre otras razones, por estos planes. Además, la diversificación de sectores económicos relacionados con los servicios complementó la fuerte base industrial de Bizkaia y Gipuzkoa, dando lugar al surgimiento de una clase media poderosa que desempeñó un papel cada vez más importante en la vida social y cultural. En este contexto, también se abrieron nuevas oportunidades laborales para las mujeres.

Estos cambios sentaron las bases para una serie de innovaciones que transformarían la vida social, encaminándola hacia una modernidad

renovada. Aspectos como los medios de transporte, las infraestructuras de vivienda, los hábitos de consumo y los medios de comunicación (como la prensa especializada, la radio y el teléfono) experimentaron evoluciones significativas. Paralelamente, la oferta de ocio y cultura se generalizó y comenzó a diversificarse según los grupos sociales y las edades, destacando el triunfo del deporte de masas, en particular, la pelota y el fútbol.

2. LA POBLACIÓN URBANA

A lo largo de su historia, el País Vasco tuvo una tradición urbana limitada. Predominaban pequeñas villas, en su mayoría de origen medieval, con población reducida pero concentrando gran parte de las actividades manufactureras y comerciales. De entre ellas, comenzaron pronto a destacar las que ejercían la capitalidad de cada una de las tres provincias. A finales del siglo XVIII solo Vitoria-Gasteiz, Donostia-San Sebastián y Bilbao contaban con una población superior a los 5 000 habitantes. En ese momento, la población urbana que cumplía con este criterio representaba poco más del 10 por ciento del total en el País Vasco, mientras que la media en España estaba en el 24 por ciento, y regiones sureñas como Murcia y Andalucía superaban el 50 por ciento (REHER 1994, 25).

TABLA I. PROCESO DE URBANIZACIÓN DEL PAÍS VASCO: POBLACIONES SUPERIORES A CINCO MIL HABITANTES (1860-1930)
(porcentaje sobre la población total)

Provincias	Bizkaia		Gipuzkoa		Álava		País Vasco	
	Núm.	%	Núm	%	Núm	%	Núm	%
1860	3	17,2	6	28,7	1	20,1	10	22,3
1900	11	52,8	8	44,0	1	31,8	20	46,6
1930	17	70,4	16	68,0	1	39,0	34	65,9

Fuente: elaboración propia a partir de Censos de población.

Sin embargo, esta situación iba a transformarse radicalmente bajo el influjo de la acelerada industrialización y la profunda transformación de la estructuras económicas, sociales y poblacionales que se desarrollaron en Bizkaia y Gipuzkoa a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Los datos recogidos en la tabla I, muestran el salto entre los aún modestos porcentajes de las tres provincias en 1860, a las cifras de población urbana en 1900, cuando ya se acercaban al 50 por ciento del total, y el número de localidades que superaban los 5 000 habitantes se había duplicado.

El impulso definitivo tuvo lugar durante el primer tercio del siglo xx. En 1930, coincidiendo con el final del periodo de la dictadura de Primo de Rivera, la población vasca residente en ciudades era mayoritaria por primera vez en la historia. Más de una treintena de localidades superaban los 5 000 habitantes, concentrando cerca de dos tercios de la población, mientras que la media de España estaba en el 37 por ciento. Se trata de un cambio radical que suele pasar desapercibido entre las grandes transformaciones de la época. La sociedad vasca había pasado en el lapso de una única generación de ser una de las regiones menos urbanizadas de España a situarse en el grupo de cabeza.

En definitiva, para 1930 se había consolidado un vuelco espectacular en la relación ciudad/campo, población urbana/población rural, y en la misma estructura de la población activa del País Vasco. Donde mejor se ponen de manifiesto estos cambios es en las propias magnitudes. En cifras, la población urbana había pasado de 94 629 personas en 1860 a 587 680 en 1930, mientras la no urbana (municipios por debajo de 5 000 habitantes) descendía de 329 385 a 303 993 personas respectivamente (GONZÁLEZ PORTILLA y BEASCOECHEA 2000, 28-29).

Este crecimiento urbano no fue equilibrado dentro del País Vasco. Álava tuvo un ritmo muy pausado, manteniendo la población provincial casi estable, cercana a los 100 000 habitantes totales. Pero mientras el área rural iba perdiendo población, Vitoria-Gasteiz crecía. Las tasas de crecimiento eran modestas, especialmente comparadas con las otras dos capitales, pero en 1930 sus algo más de 40 000 habitantes representaban casi un 40 por ciento de la provincia, con una clara tendencia a la aceleración y la concentración de funciones urbanas durante la década de 1920. De esta forma, se consolidaba como la única ciudad articuladora del territorio.

En cambio, en las dos provincias costeras la expansión fue espectacular, y para 1930 ambas contaban con alrededor de un 70 por ciento de su población residiendo en núcleos urbanos. Esto no implicaba que la situación fuera semejante en Bizkaia y en Gipuzkoa.

Gipuzkoa presentaba un proceso de urbanización más dispersa, asentándose en las cabeceras de las comarcas recorridas por ríos y valles transversales, y conectadas por ferrocarriles y carreteras a los ejes de comunicación. Fuera de la capital de la provincia, que requiere un tratamiento específico, en 1900 la red urbana básica se fundamentaba en las tradicionales cabeceras comarcales (Azkoitia, Azpeitia, Bergara, Oñati, y Tolosa). Todas oscilaban entre 5 000 y 8 000 habitantes, y tenían ritmos de crecimiento moderados. Recientemente, a ellas se habían unido las mucho más dinámicas Eibar e Irún.

Entre 1900 y 1930, la jerarquía urbana tradicional se había modificado sustancialmente. Seguía tratándose de una red bastante dispersa,

pero ahora esas villas tradicionales, que seguían crecimiento a un ritmo relativamente pausado, habían sido igualadas por nuevos núcleos muy expansivos impulsados por la industrialización: Beasain, Elgoibar, Hernani y Mondragón. Además, las industriosas Eibar e Irún se habían destacado, colocándose por encima de los 10 000 habitantes (GONZÁLEZ PORTILLA y URRUTIKOETXEA 2017).

En Bizkaia, la extrema concentración urbana que se articuló alrededor de la ría de Bilbao se manifiesta claramente en un hecho: Bermeo era en 1900 el único de los 11 municipios con más de 5 000 habitantes del Señorío que se encontraba fuera de la aglomeración de la Ría. En 1930, la suma de rápido crecimiento y ampliación de sus términos tras diversas anexiones, destacaron extraordinariamente a Bilbao y Barakaldo dentro de la Ría. Ya muy atrás, Bermeo había superado los 10 000 habitantes, y al siguiente escalón se habían sumado Durango, Gernika, Mungia, Ondarroa y Galdakao. Como en el caso de Gipuzkoa, aunque claramente en una escala inferior, la mayoría formaban parte de las antiguas villas que constituían las cabeceras comarcales tradicionales. Habían tenido un crecimiento moderado derivado de su papel central como centros distribuidores y de servicios, unido a un tímido impulso industrial (Juaristi y GOGESCOECHEA 2006).

Durante las primeras décadas del siglo xx, y específicamente durante la década de 1920, junto a la consolidación de esa red de ciudades medianas en Gipuzkoa y Bizkaia, y al papel central de Vitoria-Gasteiz en Álava, hay otro fenómeno de enorme relevancia en el mundo urbano vasco: el acelerado crecimiento de las dos capitales de las provincias costeras, que incluso comenzaron a liderar la formación de aglomeraciones urbanas, embriones de las áreas metropolitanas que terminaron de madurar durante el periodo franquista.

Donostia-San Sebastián, tras la fijación definitiva de la capitalidad en 1854, inició un rápido crecimiento demográfico en base a su actividad administrativa, comercial e industrial, e impulsada excepcionalmente por su consagración como la principal estación balnearia española de baños de mar desde mediados del siglo xix (WALTON y SMITH 1996; CASTELLS 2000). Para 1900, tras varias décadas de fuerte crecimiento, se había destacado definitivamente sobre el resto de los núcleos de Gipuzkoa, y alcanzaba los 37 812 habitantes.

La continuación de este impulso de la población, con porcentajes de crecimiento anuales continuados del 2,5 por ciento durante las tres primeras décadas del siglo xx, acarreo que para 1930 la ciudad volviera a duplicar su población, alcanzando 78 432 habitantes (GONZÁLEZ PORTILLA y BEASCOECHEA 2000, 31-34). Este salto fue acompañado por la ampliación y complejización de sus actividades económicas, con una creciente presencia de la industria y las actividades portuarias. Pero buena parte de estas no se enclavaron en el mismo Donostia-

San Sebastián, sino que se desplazaron a los municipios colindantes, principalmente de la periferia Este de la ciudad: el puerto a Pasaia, y las industrias y residencias populares a Altza y Erreterria. Este hecho, reforzado por una primera definición de una red de comunicaciones comarcales y de las redes de transporte (tranvía), centrados en San Sebastián, da lugar hacia la década de 1920 a la conformación de una primera aglomeración urbana alrededor de Donostia-San Sebastián. Se deben incluir ahí a los municipios de Altza, Pasaia y Erreterria, y posiblemente también a Lasarte y Hernani (GÓMEZ PIÑEIRO 1984, 50-57).

La población de esta área tuvo un altísimo ritmo de crecimiento durante las décadas iniciales del siglo xx —un 2,6 por ciento anual— que le llevó a alcanzar una población conjunta de 100 349 personas. Esta cifra colocaba en 1930 a la aglomeración de San Sebastián entre las quince primeras por tamaño de la Península Ibérica, y una de las más dinámicas de ese periodo (REHER 1994, 26-29). Otra consecuencia fue que su centralidad dentro de Gipuzkoa había ascendido extraordinariamente, concentrando en esa fecha a un tercio de los habitantes de la provincia.

Por su parte, todo el entorno de la ría de Bilbao vio completamente transformada su fisonomía paisajística y poblacional en el periodo que va de 1860 a 1930. El desarrollo económico vinculado a la industrialización conformó una nueva realidad social y demográfica. Bilbao, pese a lo reducido del volumen de su población, había mantenido históricamente un papel preponderante en medio de una Bizkaia marcadamente rural. Sin embargo, en este periodo se redefine el papel de Bilbao, acompañado desde ahora por la red urbana que se estaba estructurando alrededor del Nervión, el área de la Ría¹, que se convirtió en el gran centro demográfico, urbano e industrial de la provincia, y enseguida de todo el norte de España.

Esta aglomeración urbano-industrial nació de un proceso de especialización económica del espacio. Así, nos encontraremos con núcleos urbano-mineros, urbano-industriales, y urbano-residenciales, además de la ciudad central residencial, industrial y de servicios que era Bilbao. Estas ciudades quedaron conectadas tempranamente con una tupida red viaria de ferrocarriles y tranvías, y ya en el primer tercio del siglo xx, también por nuevas carreteras y líneas de autobuses. En definitiva, y pese a la escasez de puentes, la gente podía vivir y trabajar en lugares distintos dentro de la aglomeración (GONZÁLEZ PORTILLA 1995, 461-540).

¹ Al hablar de la Ría, o el área de la Ría de Bilbao, nos referimos al territorio de los municipios de Bilbao, Abando, Begoña, Deusto (estos tres anexionados a Bilbao entre 1870 y 1924), Basauri, Barakaldo más Alonsotegi, Sestao, Abanto-Zierbena, Ortuella, Trapagaran, Muskiz, Erandio, Leioa, Portugalete, Santurtzi, y Getxo. Ver (GONZÁLEZ PORTILLA *et. al.* 2001).

La expansión demográfica de la Ría se manifestó con ritmos temporales distintos en cada área. Antes de 1900, las zonas que soportaron los mayores incrementos demográficos fueron el área industrial de la margen izquierda (principalmente Sestao y Barakaldo), Bilbao, y los municipios de la zona minera. Se trató de un impulso explosivo, en el que el conjunto de la Ría multiplicó su población por cuatro en cuarenta años.

Entre 1900 y 1930, las tasas de crecimiento de la población siguieron siendo muy importantes (2 por ciento anual), aunque no alcanzaron los valores de las fechas anteriores. También se agudizaron las diferencias entre las distintas áreas. El rasgo más característico fue el estancamiento poblacional de la zona minera. Además, en general, las zonas más dinámicas del periodo anterior tendieron a ralentizar algo su crecimiento. Pese a ello, Bilbao (ya con las anexiones de Begoña y Deusto) ascendió hasta los 161 987 habitantes, y la suma del grupo de los municipios mineros (Trapagarán, Muskiz, Abanto-Zierbana y Ortuella) e industriales de ambas márgenes (Barakaldo, Sestao, Erandio y Leioa) se acercaban a los 100 000.

Mientras, los espacios más exteriores fueron las que más incrementaron su población durante las primeras décadas del siglo xx, y especialmente durante la década de 1920. Basauri pasó en quince años de ser un pequeño núcleo rural a una ciudad industrial de casi 10 000 habitantes. Finalmente, los municipios del Abra alcanzaron un importante dinamismo, aunque por motivaciones distintas. En la margen izquierda, Portugalete y Santurtzi se convirtieron en una prolongación de las actividades industriales y residenciales de la margen izquierda, agregándosele además las nuevas derivadas de la actividad portuaria vinculada a la construcción del puerto exterior. Entre ambos sumaban 18 243 habitantes en 1930. En la margen derecha, Getxo superaba su fase inicial de estación balnearia, para consolidarse como la nueva zona residencial de las elites económicas y de las clases cualificadas, jalonada de amplias y lujosas mansiones y palacios alrededor de las playas, y también de las viviendas de los que trabajaban para ellas, que alcanzaban los 16 859 habitantes (BEASCOECHEA 2007).

Como consecuencia lógica de todo lo anterior, hay que destacar el cambio radical en la posición de Bilbao en el contexto de las aglomeraciones urbanas de España. De una situación insignificante en 1860, pasó a ocupar el séptimo puesto en 1900, y el quinto en 1930. Para conseguir ese avance debió soportar las más altas tasas de crecimiento demográfico de entre todas las aglomeraciones de la Península Ibérica entre 1860 y 1930, año en el que el área de la Ría de Bilbao sumaba 304 364 habitantes (GONZÁLEZ PORTILLA y BEASCOECHEA 2000, 34-44).

En definitiva, la concentración urbana supuso un jalón fundamental en el proceso modernizador del País Vasco. Las tres capitales y sus

aglomeraciones asociadas 1930 ascendían en 1930 a 459 886 habitantes. Pero lo más significativo es que pasaron a concentrar casi la mitad de toda la población vasca.

3. PAISAJES URBANOS

A comienzos del siglo xx, los paisajes urbanos de las ciudades del País Vasco experimentaron una continua transformación. El dinamismo económico, el crecimiento acelerado y la concentración de la población urbana, junto con profundos cambios sociales, se reflejaron en la forma de las ciudades, su apariencia, sus infraestructuras y el estilo de vida de sus habitantes.

La necesidad de expansión del suelo urbano se manifestó a través de demandas sociales contrastantes. Por un lado, la burguesía emergente buscaba espacios residenciales acordes con sus nuevos modos de vida y representativos de su éxito social. Por otro lado, las clases populares en crecimiento no encontraban lugar en los espacios interiores tradicionales. La primera demanda se satisfizo con la creación exitosa de nuevos espacios ordenados, modernos y de calidad, como los ensanches. La segunda condujo a expansiones suburbanas sin organización, donde la construcción incontrolada de modestas viviendas era el criterio dominante.

La aspiración de las tres capitales vascas a definir planes de ensanche en la década de 1860 (San Sebastián en 1864, Bilbao con un proyecto frustrado en 1862 y el definitivo de 1873-6, y Vitoria-Gasteiz en 1865, aunque sin refrendo legal) tuvo un impacto determinante en el desarrollo de la imagen de estas ciudades, y una gran influencia en otras localidades vascas (GALARRAGA *et al.* 2002).

En Vitoria-Gasteiz, el plano de Francisco de Paula Hueto, aprobado en 1865, surgió en un contexto condicionado por la presión de la Compañía del Norte para unir la estación con el centro de la ciudad. Se trató más bien de plan de alineaciones, con notables irregularidades, generó una expansión hacia el sur del casco antiguo, claramente segregada. La debilidad legal y las presiones de los propietarios llevaron a que incluso la calle principal del nuevo ensanche —Estación, luego Dato— resultara más estrecha y desplazada del eje natural diseñado (RIVERA, 1992b, pp. 131-134; LÓPEZ DE LUCIO 1994, 28).

Donostia-San Sebastián destacó como la ciudad donde el papel del ensanche fue más determinante. Su rápida construcción, el origen público de los terrenos y su adaptación a los intereses de propietarios, élites locales y la población veraneante jugaron un papel crucial (WALTON 2002). El plan original de Cortazar de 1864 presentaba incongruencias respecto al modelo de ciudad que se imponía, orientada

al turismo de calidad. Tras un prolongado debate, fue retocado varias veces hasta la definición de un nuevo proyecto reformado, diseñado por José Goicoa en 1886. Este proyecto reforzó el componente de calidad y sus virtudes paisajísticas, definiendo soluciones como el Boulevard, Alderdi Eder, y la nueva definición completa del trazado hacia el sur, entre la Avenida y Amara (CALVO 1983; AZPIRI 2002, 150-154). Reforzando esta lógica, las instalaciones industriales y residencias populares fueron expulsadas a la periferia, formando una orla desde El Antiguo a Gros, pasando por Amara y Eguía, y que pronto se extendería hacia los municipios periféricos, especialmente Altza (CASTELLS 2000, 107-113; FERNÁNDEZ CUESTA 2012, 110-114).

En Bilbao, el ensanche se desarrolló de manera más lenta (AZPIRI 2002, 117-180). La lógica de reserva de espacio permitió que la especulación actuara plenamente, elevando los precios de los solares a niveles prohibitivos. Como consecuencia, alrededor del espacio destinado para el ensanche —que en gran parte permanecía vacío— surgió un cinturón de arrabales, en su mayoría sin planificación, para dar cabida al explosivo crecimiento demográfico de Bilbao. De esta forma, los suburbios representaban realmente la parte sustancial del Bilbao de la industrialización. A pesar de ello, en 1907 se aprobó una nueva ampliación del ensanche.

Fuera de las capitales, la planificación urbana era limitada, y siempre condicionada por las peculiaridades fiscales del País Vasco para aprovechar las vías de financiación ofrecidas por las leyes de ensanche. La mayor densidad de nuevos planes urbanos estuvo asociada, en la fase inicial contemporánea a los ensanches, al saneamiento de áreas costeras (marismas, arenas), en su mayoría vinculadas a promociones de estaciones de baños de mar. En Bizkaia, varios planes se localizaban alrededor de las playas de Getxo (Alangoeta-Ereaga, Lamiako y Las Arenas) y Portugalete (Muelle) entre 1858 y 1869, tanto de iniciativa pública como privada (BEASCOECHEA 2007; PÉREZ DE LA PEÑA 1993). También los hubo bajo la fórmula de lotificación privada ligada a la edificación de viviendas populares (Desierto-Erandio en 1885). En Gipuzkoa, un modelo similar dio lugar a los planos de Pasai Antxo (1883) y Zarautz (1917). También se pueden emparentar con varias operaciones parciales en el mismo Donostia-San Sebastián, como el Ensanche Oriental (1882), la reordenación de Gros (1881-1891), Ategorrieta (1902), y el frente de Ondarreta (1896) (AZPIRI 2002; CALVO 1983).

A pesar de todo, la necesidad de regulación urbanística se extendió a algunas ciudades medianas de Bizkaia y Gipuzkoa entre finales del siglo XIX e inicios del siglo XX. Eibar contó con un plano regulador de 1905-1909, y de forma más ambiciosa, Irún presentó un plan de ensanche en 1865. Tolosa, con una tradición arraigada en la regulación

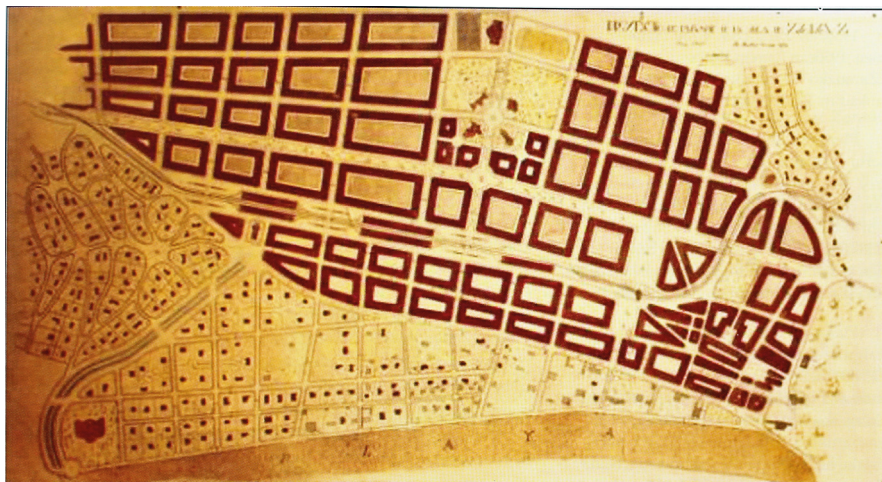
de la trama urbana (MARTÍN RAMOS 1993), diseñó un plan en 1845, seguido de un plano de alineaciones (1883, ampliado en 1898) y un plan de ensanche en 1923 (GALARRAGA *et al.* 2002, 305-333). En Bizkaia, Ondarroa y Bermeo diseñaron sus respectivos planes en 1908 y 1909. Varios municipios del área de la Ría de Bilbao (Algorta-Getxo, Sestao, Barakaldo, Portugalete) emprendieron sus proyectos, pero enfrentaron dificultades para llevarlos a cabo (GONZÁLEZ PORTILLA *et al.*, 2001, II, pp. 58-211; PÉREZ DE LA PEÑA 1999; GALARRAGA *et al.* 2002). Ya en el siglo XX, el desarrollo del esquema de ciudad-jardín generó proyectos de esa tipología, como las urbanizaciones de Neguri (1903) y Ondategi (1917), ambas en Getxo (BEASCOECHEA 2002).

Descontando los proyectos vinculados al modelo de ensanche, los municipios vascos recurrieron principalmente a los Proyectos de Alineaciones de Calles y las Ordenanzas de Edificación para regular su expansión y corregir problemas previos antes de la Gran Guerra. Ambas herramientas tenían limitaciones significativas y dejaban a los municipios a expensas de los intereses de los propietarios.

En este panorama, la Dictadura de Primo de Rivera representó un cambio decisivo, introduciendo una legislación específica: el Estatuto Municipal, promulgado por el Directorio el 8 de marzo de 1924, y su complementario Reglamento de Obras, Servicios y Bienes Municipales. Sus disposiciones eran muy variadas, pero dentro del conjunto destacaban las referidas al régimen urbanístico. Fundamentalmente, definían la competencia municipal en la actividad urbanística, en lugar de depender de leyes acordadas por el gobierno. Además, abrían nuevas opciones de financiación para los municipios, tanto por la vía fiscal como con el apoyo de las Cajas de Ahorros (BASSOLS 1973, 493-504; AA.VV. 1975; ALONSO OLEA 1995).

Un precepto con gran repercusión en el campo del urbanismo obligaba a los municipios que cumplían ciertas condiciones a redactar planes de extensión en un plazo máximo de cuatro años. Estas condiciones incluían tener más de 10 000 habitantes, haber experimentado un crecimiento superior al 20 por ciento en la década 1910-1920 y no tener aprobado un plan de ensanche o extensión en esa fecha. Se definía un modelo de planeamiento, ya arcaico para la época, que combinaba los antiguos de ensanche y reforma interior, con el nuevo denominado de *extensión* para las superficies periféricas externas a los dos previos, hasta los límites municipales (AA.VV. 1975, 481-482; TERÁN 1999, 170).

IMAGEN I. ZARAUTZ. PLANO DEL PROYECTO DE ENSANCHE DE 1930-33
(RAMÓN CORTAZAR)



Fuente: reproducido de GALARRAGA *et al.* (2002:325).

Esta serie de circunstancias propició la puesta en marcha de diversas iniciativas en materia de urbanismo en toda la geografía vasca. En Gipuzkoa, Irún (1927) y Hernani (1925) llevaron a cabo planes parciales de reforma. En esos mismos años, Errenteria redactó su primer plan de ensanche (1925, Gumersindo Birebén), y Tolosa diseñó varios planes de reforma urbana en la vega de Laskorain, culminando en el proyecto de 1926 (Guillermo Eizaguirre), desarrollado en diversas fases en los años siguientes (GALARRAGA *et al.* 2002; MARTÍN RAMOS 1980, 63-77; MARTÍN RAMOS 1993, 299-318).

Dentro de los proyectos desarrollados en Gipuzkoa en este periodo, destacan las iniciativas de Zarautz. Tras un primer proyecto de urbanización en la zona este (1925), Ramón Cortazar diseñó en 1930 un plan de ensanche y alineación extremadamente ambicioso. Este concepto, vinculado a los ensanches decimonónicos, buscaba dirigir el crecimiento de la villa hacia un objetivo mixto: turístico e industrial. Aunque el plan se aprobó en 1933, solo se aplicó parcialmente, en gran parte lastrado por sus dimensiones y su carácter expansionista (GALARRAGA *et al.* 2002, 325-327).

En Bizkaia, se realizaron varios planes de extensión similares, de concepción tradicional, como los de Galdakao (1928) y Arrigorriaga (1932). Pero el desarrollo más importante se localizó en el entorno de la ría, con nada menos que cinco proyectos casi simultáneos (GONZÁLEZ PORTILLA *et al.*, 2001, II, pp. 58-211; PÉREZ DE LA PEÑA 1999).

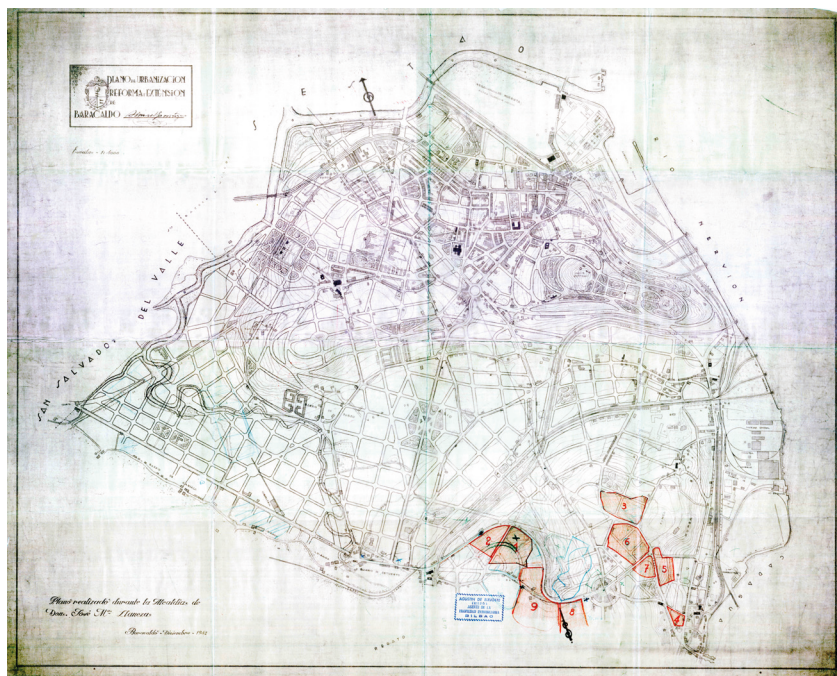
El primero fue en Getxo, diseñado por su arquitecto municipal Ignacio M. Smith en 1923, es decir, anterior a la legislación de extensión, y aprobado al año siguiente. Este diseño tradicional de ensanche incorporaba por primera vez la totalidad del municipio y establecía zonas diferenciadas de urbanización (GONZÁLEZ PORTILLA, *et al.*, 2001, II, pp. 208-212). El de Portugalete de 1925 era bastante similar, continuista con los ensanches, pero comprendía todo el término municipal (PÉREZ DE LA PEÑA 1993).

El de Alzaga (Desierto-Erandio) tuvo una tramitación más complicada. En Alzaga, los problemas de diseño urbano se sumaban a los de saneamiento, condicionados por las condiciones físicas de la vega respecto a la ría y la falta de inversiones previas. El arquitecto municipal Ángel Líbano recibió diversos encargos desde 1920 que buscaban solucionar los problemas urbanísticos y de saneamiento. Esto culminó en 1924 con un proyecto de ensanche y urbanización de Alzaga/Desierto, aprobado por el municipio en 1926 y que siguió una lenta tramitación hasta su exposición pública en 1929. La salida del técnico con la caída de la monarquía y, finalmente, la anexión completa del término de Erandio a Bilbao en 1940, terminaron por anular la materialización del proyecto (GONZÁLEZ PORTILLA, *et al.*, 2001, II, pp. 142-186).

Igualmente problemático fue el caso de Sestao, donde un primer intento de plano regulador en 1928 terminó convirtiéndose en un tardío proyecto de urbanización y mejora de Sestao, diseñado por Santos Zunzunegui en 1933 (GONZÁLEZ PORTILLA *et al.*, 2001, II, pp. 58-211).

En Barakaldo, el mayor núcleo urbano de Bizkaia después de Bilbao, antes de la década de 1920 se plantearon distintos mecanismos de urbanización y fórmulas de edificación. Sin embargo, todos coincidieron en la debilidad de los mecanismos planificadores, sustituidos generalmente por las directrices del mercado y los intereses de la propiedad. El nuevo callejero tendió a trazarse sobre los caminos vecinales y linderos entre propiedades rurales, generando problemas de difícil resolución debido a la anarquía e improvisación. Las instancias públicas se limitaron principalmente a intervenciones puntuales y parciales. Bajo estos parámetros se construyó un municipio que conformó el principal grupo de suburbios obreros del área de la Ría (Barakaldo contaba con 26 906 habitantes en 1920) y uno de los más representativos de toda España en la época.

IMAGEN II. PLANO DE URBANIZACION, REFORMA
Y EXTENSION DE BARAKALDO DE 1926 (ISMAEL GOROSTIZA)



Fuente: Reproducción de la versión editada por el Ayuntamiento de Barakaldo en diciembre de 1942. Colección departamento de Historia Contemporánea de la UPV-EHU.

En ese contexto, el proyecto de Urbanización, Reforma y Extensión de Barakaldo de 1926 culminó un largo proceso frustrado de intentos de regulación municipal, que habían fracasado anteriormente con los proyectos de 1890 y 1907. A pesar de la continuidad con los trabajos previos realizados por el mismo Ismael Gorostiza, representó un claro avance al incluir todo el término municipal. Sobre todo, se destacó por su concepción global de las necesidades urbanísticas, que abarcaba un presupuesto por etapas, definición de usos por zonas, equipamientos, saneamiento, redes de comunicación y nuevas ordenanzas de edificación. Este plan sentó las bases para la actuación municipal en materia de urbanismo hasta la guerra civil, ajustando a él las distintas promociones de viviendas, la reforma interior en zonas conflictivas, y la apertura de nuevas calles y plazas (GONZÁLEZ PORTILLA *et al.*, 2001, II, pp. 129-142; PÉREZ DE LA PEÑA 1999, 43-44).

En claro contraste entre las concordancias señaladas entre los diversos desarrollos urbanos de las ciudades medianas del País Vasco

durante la década de 1920, en el caso de las tres capitales lo que destaca es, sobre todo, las profundas diferencias entre ellas.

Vitoria-Gasteiz se guiaba desde mediados del siglo XIX por un plano irregular que no terminaba de encajar en las premisas de un ensanche. Tras algunos intentos parciales previos, en 1927 la ciudad consiguió redactar un primer plan de ensanche, diseñado por Julián Apraiz y Roberto Dublang. Principalmente, definía las alineaciones de las calles hacia el Sur y el Oeste de la ciudad, y sirvió de base para el trazado definitivo del centro burgués de la ciudad. También dibujó una serie de rondas en torno al casco antiguo, que por primera vez quedaba rodeado por una trama urbana organizada y coherente. Sin embargo, sus carencias obligaron a la realización de un nuevo ensanche en 1944-47 (AZPIRI 2002, 176-179).

En Donostia-San Sebastián se pueden distinguir dos líneas de actuación en el campo urbanístico durante la década de 1920. Por una parte, se culminaron varios pequeños proyectos, algunos planeados mucho antes, que añadieron a la ciudad nuevas porciones urbanas cualificadas, conformando diversas variantes del modelo de ciudad turística y de calidad dominante. Se trata de los ensanches de Gros, Zurriola y el frente de Ondarreta. La otra línea consistió en plantear nuevas y ambiciosas propuestas de extensión, que respondieron a cuestiones de ese momento y sirvieron de base para desarrollos futuros.

En la zona de El Antiguo, a lo largo de la carretera de Madrid, se planteó un concurso de proyectos de ordenación, del que salió vencedor el de Luis Elizalde en 1921. Se articulaba a lo largo del eje de la avenida Zumalakarregi y avenida de Tolosa (la única parte del plan realizada), en un espacio de 63 hectáreas, que se dotaba de manzanas ortogonales de varias tipologías. Estas debían permitir edificaciones de diversa calidad, desde viviendas burguesas hasta bloques de clases medias y obreras. Además, se planteaba reformar internamente una zona industrial que había crecido de forma desordenada. Aunque su ejecución final efectiva fuera limitada, representa un claro avance conceptual para el urbanismo donostiarra (CALVO 1984, 131-138; AZPIRI 2002, 164-166).

La otra, aún más relevante, fue la de la zona de Amara. Estaba ligada a las obras de encauzamiento del Urumea y al saneamiento de la marisma en 1905. Inicialmente, se planteó como una prolongación al Sur del Ensanche de Cortazar, continuando las manzanas diseñadas por Goicoa, bajo estándares de calidad ambiental y estética similares, y orientadas igualmente a la demanda burguesa, local o de veraneo. En 1913 el ayuntamiento convocó un concurso de proyectos, y tras años de vacilaciones, terminó por aprobar en 1919 el plan presentado por Horacio Azqueta y José Gurruchaga, que fue finalmente refrendado por el gobierno en 1922. Su enfoque primaba la monumentalidad, refor-

zando la idea de crear un nuevo centro suntuoso, con grandes avenidas y plazas, y un desarrollo principalmente residencial sobre manzanas cerradas. Durante los años de la Dictadura de Primo de Rivera, el ayuntamiento fue realizando de forma muy lenta algunas de las obras de infraestructuras requeridas, sobre todo canalizaciones, saneamientos y explanaciones.

Sin embargo, el proyecto no llegó a materializarse. En 1935, se decidió convocar un nuevo concurso, que respondería a los nuevos conceptos urbanísticos de raíz racionalista. Debía plantear una extensión que respondiese a las necesidades de enlaces funcionales, generara zonas libres para plazas y parques, y atendiese a las necesidades de vivienda. Entre los proyectos presentados, resultó vencedor el encabezado por Juan Machinbarrena. Su ratificación y desarrollo efectivo, tras una reforma del mismo técnico, se hizo en 1940, por lo que corresponde ya al periodo del franquismo. La lógica del mercado hizo que a partir de 1943 se plantearan diversas modificaciones que permitieron una gran densificación del plano inicial. Pero no evitaron que el ensanche de Amara terminara configurándose como una prolongación del ensanche burgués de Cortazar y Goicoa. (CALVO 1984, 191-202; AZPIRI 2002, 158-163; FERNÁNDEZ CUESTA 2012, 123-126).

El fracaso del plan de Azqueta y Gurruchaga responde a los cambios asociados a la percepción de un inicio de crisis de Donostia-San Sebastián como enclave turístico de lujo. La llegada de la Dictadura colaboró en ello, prohibiendo el juego. Ese duro golpe al modelo turístico en vigor se incrementó con la pérdida del tradicional patrocinio real, por el traslado del veraneo de Alfonso XIII a Santander, y la muerte de la reina María Cristina en 1929. Sin embargo, los datos indican que el turismo siguió con gran pujanza hasta los años de la República, aunque más orientado a un público acomodado, pero no de lujo (AZPIRI 2002, 162-163; CASTELLS 2002, 339-340; WALTON 2013, 487-489).

Por su parte, en Bilbao, tras la aprobación final del proyecto de ampliación del Ensanche (1913), la década de 1920 coincidió con el planteamiento de un plan de reforma interior del Casco Viejo. Era una cuestión ya antigua en la Villa, que había dado lugar a largos debates urbanos e incluso algunos proyectos desde principios del siglo XX (AZPIRI 2000, 435-501). Generalmente se justificaban por razones higiénicas y sanitarias, pero siempre condicionadas por las posibilidades de rentabilidad económica que la apertura de calles anchas y la construcción de nuevos edificios ofrecían. Esta disyuntiva se tradujo en debates sobre la salubridad apoyados en las condiciones de los barrios obreros de la orilla izquierda de la ría, que sin embargo quedaron sin desarrollar, frente a planes centrados en la reforma del Casco Viejo.

Pero el proyecto más importante fue el diseñado por Secundino Zuazo y presentado en 1922 por Manuel C. y Mañas. Aunque se apo-

yaba también en un desarrollo en la zona de Ripa, se fundamentaba en una gran intervención en el Casco Viejo, donde se trazaba dos nuevas avenidas: una entre el Arenal y San Antón, y otra desde la catedral a la Ribera en la Merced. De esa forma se establecía un eje de comunicación directo entre el Ensanche y el puente de San Antón. Formalmente seguía un esquema *haussmanniano* en el Casco Viejo y Arenal mediante un estilo clasicista y la regularización de las fachadas. Combinaba un gran impacto en la ciudad y la búsqueda manifiesta de rentabilidad. Pese al buen recibimiento inicial, pronto las críticas y el rechazo se hicieron generales, hasta el decaimiento definitivo en 1927 (DE MIGUEL, BEASCOECHEA y DANTAS 2018).

Salvo por ese proyecto fallido, a partir de los años de la Gran Guerra el debate urbano se centró en Bilbao en la proyección territorial de la ciudad, pensando en escala comarcal sobre el espacio de la Ría. La disyuntiva giraba entre las anexiones directas de municipios a Bilbao, impulsadas generalmente por las fuerzas socialistas, republicanas y liberales, y los opositores al crecimiento del término bilbaíno, dominantes en las filas nacionalistas y carlistas. Estos últimos terminaron articulando una propuesta de creación de una mancomunidad de municipios, que gestionara a través del control de la Diputación, un futuro plan comarcal (AZPIRI 2000, 75-217).

Tras un largo debate político, en 1923 la vía de un planeamiento comarcal fue articulada con gran antelación y profundidad por Ricardo Bastida (BASTIDA 1923). Sobre la base de los movimientos circulatorios como clave de la ordenación urbana y territorial, estableció el esquema de un plan de carreteras de enlace de Bilbao con sus pueblos colindantes, desde Galdakao al Abra, que permitiría una segunda fase de planeamiento local desarrollado en cada municipio sobre esa guía territorial.

Se trataba de un enorme salto conceptual respecto al ensanche y sus extensiones, manifestándose también en la demanda de un cambio legislativo que integrara las tres líneas vigentes y separadas de la extensión urbana, la reforma interior y la política de vivienda en una sola. Es decir, un planeamiento urbanístico adaptado a los problemas y demandas del siglo xx. Bastida se constituye en el más claro antecedente en Bilbao de los planes comarcales y el concepto de Gran Bilbao desarrollado efectivamente por Pedro Bidagor veinte años después.

Sin embargo, la llegada de la Dictadura significó el triunfo de los planes de crecimiento del término de Bilbao por la vía de la anexión. Esto culminó con la integración el año 1925 de Begoña, Deusto y parte de Erandio en Bilbao, lo que permitió mantener la vía del Plan de Extensión para la nueva jurisdicción bilbaína. Inmediatamente, se inició el proceso de redacción de un proyecto de extensión urbana, por medio de un concurso de anteproyectos en el que triunfó el urbanista alemán Joseph Strüben.

Sobre la base de su proyecto la oficina municipal de urbanismo (Estanislao Seguro y Marcelino Odriozola) definió el plan de extensión de 1927. Este plan, aunque seguía basándose en el trazado de manzanas, utilizaba una malla flexible y, sobre todo, incluía ya un primer diseño del sistema de circulación metropolitano, sobre cuatro ejes viarios principales de escala comarcal pero centrados todos en Bilbao. El cambio de escala, en la misma línea propugnada por Ricardo Bastida unos años antes, inaugura una nueva época en el planeamiento bilbaíno. El plan se adaptaba a las distintas topografías, dando lugar a tramas diferenciadas. Sin embargo, la oposición de la poderosa Junta de Obras del Puerto, que había decidido impulsar el canal de Deusto, obligó al municipio a rediseñar su plan en toda la zona de Deusto en 1929. La península y las riberas quedaban para usos industriales y portuarios, se rectificaban viales y, sobre todo, se perdía un amplio espacio residencial junto a la ría. Los mejores terrenos seguían siendo para usos ajenos a los residenciales (SERRANO ABAD 2012).

Pese a que el modelo de ciudad portuaria siguió siendo dominante, y los intereses económicos vinculados a los gestores del puerto primaban sobre los ciudadanos, el Plan de 1927-29 significó un punto de inflexión importante en la historia del planeamiento en Bilbao. Sin romper definitivamente con el modelo del Ensanche, que estaba aún muy presente en éste, lo superaba definitivamente, inaugurando el concepto comarcal y la funcionalidad clave del viario sobre la traza (AZPIRI 2000, 211-217). Durante los años siguientes, la llegada casi simultánea de la República y de la crisis económica internacional determinaron unas condiciones muy negativas para el desarrollo del proyecto de 1929, por la combinación de inestabilidad política y precariedad económica.

Esta síntesis del desarrollo de las principales actuaciones en materia de urbanismo en las ciudades del País Vasco revela un fuerte sesgo social arraigado desde el siglo XIX, que persistió en gran medida durante el primer tercio del siglo XX. La mayoría de los proyectos mencionados estaban vinculados de alguna manera al concepto de ensanche o reforma interior, ambos respondiendo a los intereses y necesidades de los grupos burgueses y, en menor medida, de la clase media.

A pesar de la evidente problemática de la vivienda obrera, el amplio debate sobre el tema y la experiencia internacional, en España las políticas efectivas fueron limitadas y poco eficaces, reflejándose principalmente en las Casas Baratas. Estas no estaban destinadas a la generalidad de los grupos obreros y populares, sino más bien a la parte más cualificada de ellos y a diversos sectores de las clases medias. Se erigieron con tipologías acordes a la ideología de las elites financiadoras, incorporando elementos paternalistas relacionados con la higiene, el decoro y los valores de la propiedad. Hasta 1924, el marco legislativo

para su desarrollo correspondía a dos leyes de Casas Baratas: la primera de 1911 y la segunda de 1921 (DOMINGO 2004, 116-148). A pesar de sus problemas evidentes, en el País Vasco contaron con algunos apoyos políticos y financieros, principalmente de ayuntamientos, diputaciones y entidades de crédito provinciales, lo que permitió que se llevaran a cabo varias iniciativas.

**IMAGEN III. LA GRAN VÍA DE BILBAO
DESDE LA PLAZA CIRCULAR HACIA 1929**



Fuente: Reproducción de Tarjeta Postal original de época. Colección departamento de Historia Contemporánea de la UPV-EHU.

En Donostia-San Sebastián surgieron la Colonia María Cristina en Altza (1921), promovida por el ayuntamiento de San Sebastián; la ciudad-jardín de Loiola (1917-1922); y Nuestra Señora de Aranzazu en El Antiguo (1919) (HERRERAS MORATINOS 1993). En Bizkaia, además de la financiada por Altos Hornos de Vizcaya en Barakaldo, se llevaron a cabo numerosas iniciativas en Bilbao, como el Barrio de la Cruz (1909-1912-1920), Solokoetxe (1919) y, en 1921, Eguirena y Torre Urizar, varias de ellas promovidas por el municipio (DOMINGO 2004, 289-322).

A partir de 1924, la Tercera Ley de Casas Baratas, promulgada por la Dictadura, y una nueva política de la Diputación de Bizkaia, con préstamos a bajo interés, primas a la construcción y asignación de importantes partidas presupuestarias, propiciaron el auge de las Casas Baratas en Bizkaia. Fue también la época álgida del cooperativismo, que extendió las iniciativas de Casas Baratas a numerosos municipios vizcaínos: Bilbao, Barakaldo, Sestao, Portugalete, Getxo, Erandio,

Basauri, Zalla, Gueñes y Arrigorriaga. Aunque este impulso disminuyó a partir de 1927, el resultado fue espectacular, con hasta 50 grupos contruidos entre 1924 y 1936 (DOMINGO 2004, 603-605).

Estos grupos solían ubicarse en lugares apartados del núcleo principal de población, incluso aislados, cerca de caminos vecinales, carreteras o líneas de ferrocarril que garantizaban el acceso. Por lo general, poco después de su construcción se llevaban a cabo obras de saneamiento básico y dotación de agua, lo que revalorizaba los terrenos circundantes. De esta manera, los grupos cooperativos a menudo actuaban como una avanzadilla urbana, seguida poco después por nuevas construcciones y calles. Algunos planos de saneamiento realizados alrededor de 1930 ilustran claramente esta integración y la relevancia de las cooperativas en el contexto urbano de los barrios (GONZÁLEZ PORTILLA *et al.*, 2001, II, pp. 136-137).

Fuera de Bizkaia, las realizaciones fueron más limitadas. En Álava, solo se encuentra la Ciudad Jardín de Vitoria, al sur de la ciudad, entre las calles Alava y Nieves Cano. Se trata de un grupo de 44 chalés con jardines, promovido en 1924 y construido entre 1926 y 1930. Contó con el apoyo financiero directo del municipio, aunque se alejaba claramente de los fines sociales originales (ARRIOLA 1984). En Gipuzkoa, también se levantaron varios grupos de iniciativa cooperativa, como la Cooperativa Obrera en San Martín en Azkoitia (1926) y dos promociones relevantes en Irun: la Ciudad Jardín del Barrio de Lapitze (1926-32) y la Cooperativa Irún Moderno en Anaka.

4. NUEVAS ACTITUDES SOCIALES

Entre 1900 y 1936, el País Vasco, en consonancia con los cambios en España y Europa, experimentó un profundo proceso de transformación liderado por la sociedad urbana. Este proceso se intensificó después del estallido de la Primera Guerra Mundial, aprovechando las oportunidades ofrecidas por la neutralidad. Se configuró una nueva sociedad urbana con la consolidación de la clase obrera y la expansión de las clases medias urbanas, dos actores sociales que ganaron un papel protagónico. La expansión espacial y el crecimiento poblacional registrado en las ciudades vascas durante el primer tercio del siglo XX alteraron las coordenadas económicas, sociales, políticas y culturales de la sociedad de la época. En el plano territorial, Bilbao y, en menor medida, Donostia-San Sebastián, iniciaron su proceso de metropolitización, marcado por la consolidación de una red de transporte integral que combinaba ferrocarriles, tranvías, autobuses y automóviles.

Se trata de ciudades más grandes, extensas y pobladas, que transformaron la economía urbana, dando lugar a la aparición y consolidación de nuevos negocios e industrias. Estos generaron nuevos mercados

laborales que emplearon a un creciente número de personas a medida que los servicios se expandían tanto en el sector público como en el privado, allanando el camino para la vida urbana moderna. Surgieron trabajadores más cualificados, lo que demandaba niveles educativos más elevados, característica distintiva de esos nuevos tiempos. Este cambio significativo propició la expansión de las clases medias urbanas, compuestas por profesionales, comerciantes, empleados y trabajadores cualificados. Sus niveles de vida, hábitos de consumo, ocio, sistemas de valores, prácticas sociales y expectativas fueron, junto con el movimiento obrero, impulsores de la modernidad (BEASCOECHEA y OTERO 2015, 9-11).

Aunque las tres capitales vascas compartieron este marco de transformaciones durante los años 20, cada una de ellas mostraba sus propias particularidades, reflejo de su evolución única y las notables diferencias en tamaño, fundamentos económicos, origen de la población y tradición urbanística. Pese a que tenga algo de cliché, se resumía en que Bilbao era la capital industrial y de servicios vinculados al mundo empresarial, Donostia-San Sebastián se destacaba como la ciudad terciaria, orientada al turismo y al ocio, mientras que Vitoria-Gasteiz mantenía su carácter tradicional y conservador (CASTELLS y RIVERA 1999).

Vitoria-Gasteiz experimentó una modernización derivada principalmente de la receptividad de su sociedad a las transformaciones externas más que de iniciativas propias. Esta característica le valió la descripción acertada de «ciudad levítica», un lugar de desarrollo pausado, donde la modernidad se adoptaba más por influencia que por convicción (RIVERA 1992a, 57-66). A pesar de ello, la división en dos zonas contrastadas que se había gestado en el último tercio del siglo XIX se consolidó durante la década de 1920. El casco medieval, con condiciones de habitabilidad deficientes y carente de nuevas dotaciones, se reservaba para las clases populares. En cambio, la nueva ciudad nacida durante las décadas finales del siglo XIX, expandida y regularizada mediante el plan de 1927 hacia el sur y el oeste, representaba el centro urbano, concentrando a las clases medias y acomodadas. Este sector albergaba la totalidad de las actividades característicamente asociadas a la nueva realidad social, como oficinas de negocios, comercio de calidad y sedes institucionales (CASTELLS y RIVERA 1999, 35-36).

En contraste, Donostia-San Sebastián se había convertido en una ciudad cosmopolita, distinguida y burguesa. Contaba con una economía diversificada entre servicios e industria, y un fuerte peso en la actividad turística, pese a que comenzaba a mostrar signos de agotamiento desde mediados de la década de 1920. La llegada de la Dictadura y su campaña moralizadora tuvieron una consecuencia inesperada en la ciudad: la prohibición del juego en toda España a partir de noviembre de 1924. El juego era una de las principales atracciones de la ciudad,

que contaba con dos casinos, uno de ellos (Kursaal) recién inaugurado. Además, los casinos eran grandes dinamizadores de la vida social, financiando gran parte de las actividades festivas del veraneo donostiarra (LUENGO 2000, 123-126).

Todo esto impulsó, justo durante los años de la Dictadura, un cambio hacia un turismo menos centrado en las élites y más orientado a las familias de clases medias y acomodadas. Las repercusiones de este cambio alcanzaron diversas áreas, desde hábitos de consumo y vestimenta hasta la categoría y disposición de los hoteles, influyendo en la vida cotidiana y el ocio en su conjunto. Se reflejó también en una redistribución de la oferta hotelera, con una expansión de hoteles de precios más asequibles, que representaban la mayoría de los 38 con los que contaba la ciudad a finales de la década de 1920. El ayuntamiento se sumó activamente al fomento del turismo, estableciendo en 1927 el Centro de Atracción y Turismo, una entidad encargada de organizar y promover diversas actividades y festividades, desde eventos deportivos hasta fiestas vascas, tamborradas y corridas de toros. Simultáneamente, el cine, los bailes populares y las sociedades gastronómicas experimentaron un impulso extraordinario (LUENGO 2000, 125-128 y 135-145).

En Bilbao, la configuración urbana y la definición de sus espacios y funciones experimentaron una transformación profunda entre el final de la Primera Guerra Mundial y 1930. Sin abandonar por completo su pasado industrial y portuario, Bilbao se convirtió gradualmente en una ciudad moderna con nuevas actividades, funciones y crecientes problemas de infraestructura. Esta nueva realidad se reflejó también en una complejización radical de la vida política y cultural, así como en una realidad social cada vez más diversa, que incluía una renovada imagen de la ciudad y su proyección.

A final de la década de 1920, aunque los grupos de trabajadores manuales seguían siendo dominantes en el conjunto de la ciudad, la fuerza laboral se había transformado en el área central de Bilbao. La tasa de trabajadores activos dedicados a la industria se equiparó a la de aquellos que trabajaban en los servicios, ambos cercanos al 50 por ciento. Aunque el sector servicios no llegó a imponerse en la economía de Bilbao debido al fuerte dominio industrial, sí se produjo una importante diversificación. La modernidad en Bilbao, por lo tanto, debe asociarse tanto a la producción industrial como al desarrollo del sector servicios (BEASCOECHEA, SERRANO y PAREJA 2017).

Finalmente, el traslado del centro residencial y de servicios de la ciudad hacia el Ensanche comenzó a consolidarse, mientras que en el casco antiguo persistía el comercio tradicional. En el Ensanche se instalaron los nuevos servicios asociados al mundo empresarial y la mayor parte de las nuevas actividades comerciales propias de Bilbao (BEASCOECHEA, SERRANO y PAREJA 2017, 110-113).

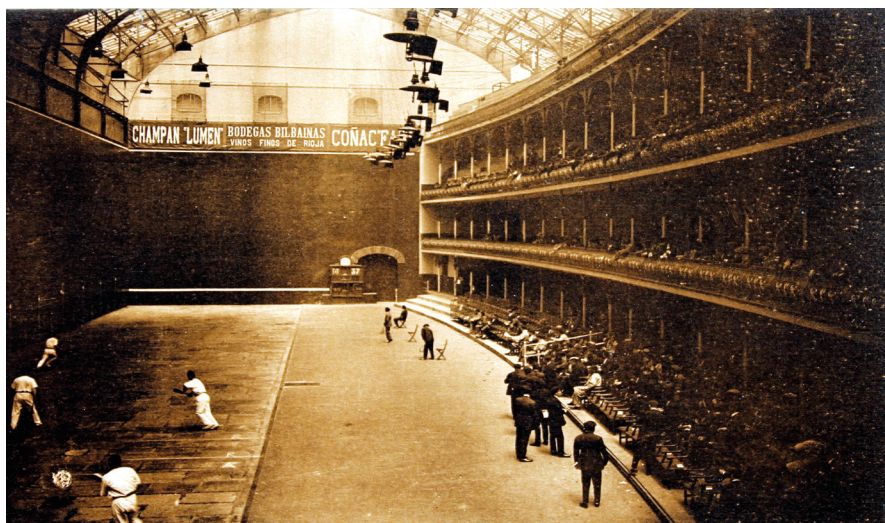
En definitiva, se vislumbra una sociedad que progresa en su desarrollo material, en salud, comodidad y confort, e incorpora nuevos hábitos de consumo y ocio. El concepto de modernidad, atendiendo a los indicadores de innovación del sector terciario, abarca nuevas profesiones, productos, espacios, servicios y fuerzas laborales. Las nuevas empresas industriales y, especialmente, las empresas de servicios (financieros, seguros, consignatarios, asesorías, mercantiles), tenían nuevas necesidades de organización que requerían una creciente presencia de mano de obra cualificada. Los servicios urbanos debían adaptarse a los requerimientos de la creciente población metropolitana.

De la misma manera, triunfaron nuevas tipologías de vivienda y desarrollos estilísticos más acordes con la modernidad que proclamaba la vida de la ciudad. Sin embargo, la mayoría no se vincularon a la solución del problema de vivienda, dramático entre las clases modestas, sino para otros usos, y en todo caso, se les dotó casi siempre de un contenido social cualificado (BASURTO y PACHO 2009; PACHO 2015).

En cualquier caso, las tres capitales vascas compartieron desde este periodo multitud de manifestaciones en campos muy diversos. Algunos ejemplos incluyen el desarrollo de comercios novedosos con escaparates y otras innovaciones, estrategias publicitarias cada vez más complejas, el crecimiento del parque automovilístico, que en 1933 alcanzaba en el País Vasco los 20 vehículos por mil habitantes (frente a la media española de 13) o la generalización de las líneas de autobuses y tranvías. También es destacable la ampliación de la red telefónica (en 1921, Gipuzkoa y Bizkaia ocupaban los primeros puestos en densidad de líneas en España con 15 y 10 teléfonos por mil habitantes), o la electrificación y la incorporación de equipamientos habituales en las viviendas. Además, la prensa experimentó una expansión extraordinaria, mientras que la radio estaba aún en sus primeros pasos (DE PABLO 2023, 33-43).

Sin embargo, dos aspectos destacan en la nueva sociedad de masas de forma especialmente generalizada y profunda: el ocio y los deportes. La ampliación y generalización a nuevas capas de la sociedad de las actividades ligadas al ocio es una de las principales características de la cultura de masas que se generalizó en el mundo urbano vasco durante la década de 1920. Previamente, la sociabilidad tradicional se ligaba a los establecimientos de bebidas. Las tabernas, centradas en el consumo de vino y los juegos de cartas, eran las preferidas por los hombres de los grupos populares y obreros. Las clases medias y acomodadas acudían a los bares y cafeterías, algunas también accesibles para las mujeres. También eran muy frecuentes las sociedades de recreo, la mayoría elitistas en diversos grados, como la Sociedad Bilbaína, El Sitio, Marítimo del Abra, Club Náutico o Círculo Vitoriano.

IMAGEN IV. VISTA INTERIOR DEL FRONTON EUSKALDUNA DE BILBAO



Fuente: Reproducción de Tarjeta Postal original de época. Colección departamento de Historia Contemporánea de la UPV-EHU.

En esta época, en las ciudades mayores comenzaron a generalizarse los locales de baile (*dancings*, cabarés), muy segmentados por clases sociales y edades (DE PABLO 2023, 111-128). Mención aparte tenían las ya generalizadas sociedades populares y gastronómicas en San Sebastián (LUENGO 2000, 135-145). Además, todas las capitales y varias localidades medianas, como Tolosa y Azpeitia, disponían de plazas de toros, destacando el aforo de 14 000 personas de la de Vista Alegre en Bilbao. La afición taurina era muy fuerte en todo el País Vasco, pero especialmente en Bilbao, que llegó a tener dos plazas de toros (Vista Alegre e Indautxu), el club taurino más antiguo de España (Club Cocherito 1910), además del Club Taurino en 1928 (MONTERO 2008, 543-550).

El espectáculo público que experimentó un mayor desarrollo en las ciudades vascas durante los años 20 fue el cine. Aunque el teatro seguía siendo pujante, especialmente en Bilbao y Donostia-San Sebastián, el cine se estaba convirtiendo rápidamente en el más popular. En esta época, las películas aún eran mudas. La primera película sonora se estrenó al final de la década, el 7 de noviembre de 1929 en Bilbao. Al año siguiente, ya había varias salas adaptadas al sonoro, y se abrieron las primeras también en Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz. Sin embargo, las condiciones técnicas del sonoro hundieron la antes prolífica producción española, consolidándose un dominio abrumador

de las producciones norteamericanas entre las proyectadas desde 1929 a 1937 (DE PABLO 2023, 129-140).

Pero si hay que destacar una actividad sobre todas las demás, no hay duda de que la eclosión del deporte fue la más significativa. Aparte de su faceta como espectáculo, también la práctica del deporte se generalizó e institucionalizó en esta época. En ese aspecto, las diferencias sociales eran enormes. Las clases acomodadas se relacionaban con el tenis, la vela, la hípica, el polo, el hockey y el golf. Significativamente, los clubes que se fundaron se localizaban en lugares vinculados a las élites sociales, como el tenis de Jolaseta (Neguri-Getxo), el polo de San Sebastián y Lamiako, o el golf de Neguri (fundado en 1912), Zarauz y Lasarte (REBANAL 2016). En cambio, las clases medias y los grupos populares practicaban preferentemente pelota, ciclismo, montañismo, atletismo y fútbol. Otros deportes, como la gimnasia, el baloncesto o la natación, eran aun minoritarios. En Bilbao, fue fundamental el impulso del Club Deportivo, fundado en 1912, y en su emplazamiento actual desde 1931 (DE PABLO 2023, 141-144).

En cuanto a la faceta del deporte como espectáculo de masas, se pueden distinguir tres grupos. El primero eran las actividades tradicionales con seguimiento en el mundo rural, como competiciones de *korrikalaris*, *aizkolaris*, bolos, y luchas o arrastres con animales. Su presencia en el mundo urbano era muy escasa fuera de festivales concretos (DE PABLO 2023, 152-154). El segundo eran los deportes de origen doméstico que se habían comercializado e integrado entre los intereses de la sociedad urbana, como la pelota y las regatas de traineras; y el tercero lo formaban los deportes importados que habían arraigado, principalmente las carreras de caballos, automovilismo, ciclismo, boxeo y el fútbol (WALTON 2011, 454-455).

Las regatas de traineras experimentaron una cierta decadencia en Bizkaia, mientras que Gipuzkoa concentraba las principales embarcaciones, y las pruebas más concurridas, especialmente la bandera de La Concha, que de 1923 a 1930 se repartieron entre Orio, Pasajes San Juan, Ondarroa, y Pasajes San Pedro.

Sin embargo, la pelota fue el primer espectáculo deportivo de masas en el País Vasco, el deporte vasco *por excelencia*, ya que lo mismo contaba con una tupida red de frontones en la mayoría de los pueblos, así como con grandes instalaciones en las principales ciudades (Deportivo y Euskalduna en Bilbao, Jai-Alai de San Sebastián, Euskal-Jai de Vitoria, etc.). Las federaciones francesa y española de Pelota Vasca se fundaron en 1921 y 1925, y fue deporte de exhibición en las Olimpiadas de París de 1924. Algunas de sus modalidades, sobre todo cesta-punta y, en menor medida, mano, ya se habían profesionalizado, extendiéndose además a las principales ciudades de España, y varios países de América. Los pelotaris y puntistas más

destacados eran auténticos ídolos en sus localidades. Sin embargo, su repercusión social había comenzado a resentirse ante la expansión de los nuevos deportes.

Entre estos nuevos deportes, la pujanza del veraneo donostiarra impulsó la construcción del Hipódromo de Lasarte (1916), en el que celebraba la temporada de carreras de caballos más importante de España. La misma instalación de Lasarte sirvió de base para el Gran Premio de San Sebastián de Automovilismo, que se celebró exactamente entre 1923 y 1930. Era una competición del máximo nivel, que en su edición de 1926 se denominó *Gran Premio de Europa*, y fue puntuable para el Campeonato Mundial de Fabricantes (DE PABLO 2023, 144-145).

IMAGEN V. III GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIÁN.
AUTOMÓVILES APARCADOS EN BATERÍA
EN LA PLAZA DE OKENDO (18/9/1925)



Fuente: Colección Photo Carte/ Fotógrafo Martín Ricardo, Id. 79317382/ Kutxateka.

El ciclismo, importado de Francia, experimentó una notable expansión durante los primeros años del siglo XX, dando lugar a la creación de numerosos clubes como el Club Ciclista de San Sebastián, Unión Sportiva Donostiarra, Unión Sportiva Alavesa o Sociedad Ciclista Bilbaína, así como las primeras competiciones y campeonatos. A partir de 1915, el ciclismo y los eventos deportivos en general comenzaron a recibir una cobertura constante y destacada en la prensa.

Durante la década de 1920, la prensa desempeñó un papel fundamental en la expansión de la afición por el ciclismo, llegando al punto

de que el primer periódico deportivo de España, el *Excelsior* de Bilbao, fundado en 1924 y que llegó a tener una tirada de 20,000 ejemplares, organizó la Vuelta al País Vasco desde ese mismo año. Esta competición se estableció como la principal prueba española por etapas hasta la primera edición de la Vuelta a España en 1935, atrayendo una amplia participación a nivel local, nacional e internacional (MONTERO y RODRÍGUEZ MARTÍN 2018, 151-158).

No obstante, durante los años de la dictadura de Primo de Rivera, el deporte más destacado en la afición vasca era, sin duda, el fútbol. Su introducción se vio facilitada por las intensas relaciones económicas y sociales entre Inglaterra y el País Vasco, especialmente Bilbao. El club más antiguo que ha perdurado, el Athletic Club de Bilbao, se fundó oficialmente en 1898. En los años siguientes, se crearon muchos más clubes, entre ellos el Real Unión de Irún (1902, refundado en 1915), Real Sociedad de San Sebastián (1909), Arenas Club de Getxo (1909-10) y Deportivo Alavés (1921). Anteriores a 1930 son también los clubes de Beasain, Portugalete, Basconia (Basauri), Deusto, Erandio, Barakaldo, Elgoibar, Santutxu, Durango, Lutzana-Barakaldo, Tolosa, Gernika y Amorebieta.

La identificación social entre los equipos y sus seguidores fue rápida, impulsada por el seguimiento de ídolos locales, siendo el primero de ellos el goleador del Athletic, Raúl Moreno «Pichichi», fallecido en 1922. Todo esto condujo a la necesidad de contar con instalaciones para la celebración de los partidos que pudieran albergar a un gran número de aficionados. Tras los primeros campos improvisados y provisionales, el Athletic fue pionero con un nuevo estadio, San Mamés, inaugurado en 1913 con un aforo de más de 7000 espectadores, 3000 de ellos sentados, y que en 1924-25 experimentó ya su primera ampliación, alcanzando las 9500 localidades. En el mismo año 1913, la Real Sociedad inauguró su primer campo en Atotxa, construido sobre un antiguo velódromo, mientras que el estadio del Alavés en Mendizorroza se inauguró en 1924 (DE PABLO 2020, 28-32; DE PABLO 2023, 145-148).

La relevancia social del fútbol en el País Vasco durante la dictadura de Primo de Rivera queda perfectamente manifestada por la abrumadora presencia de equipos vascos en las competiciones españolas. La más antigua fue el Campeonato de España, o Copa del Rey. En las veintiocho ediciones del torneo celebradas entre 1903 y 1930 se encuentran 17 vencedores vascos (Athletic, Real Unión, Real Sociedad y Arenas), y 12 finalistas. Aún más impactante es el peso vasco en el arranque del Campeonato de Liga de Primera División. Se inició en la temporada 1928-29 con diez equipos, de los cuales cuatro eran vascos: Athletic, Real Sociedad, Arenas y Real Unión. Además, a esta cifra pronto se sumaría el Deportivo Alavés, con su ascenso en 1930.

IMAGEN VI. EL PÚBLICO LLENA LAS GRADAS DEL PRIMITIVO
CAMPO DE MENDIZORROZA (VITORIA-GASTEIZ),
CON SU TRIBUNA DE MADERA DE 1924



Fuente: Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz (AMVG), YAN-10x15-25_06+C.Yanguas_1924_Mendizorroza.

En definitiva, el deporte se convirtió durante la década de 1920 en el gran espectáculo de masas, y el animador de la vida colectiva en las ciudades del País Vasco. Fue parte de un fenómeno general en toda España, pero que en el País Vasco adquirió una enorme relevancia. Sin lugar a duda, se trata de una manifestación que concuerda con las aceleradas transformaciones económicas, demográficas, físicas y, sobre todo, sociales que venían aconteciendo en el mundo urbano vasco.

5. BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV. (1975). *Cincuentenario del Estatuto Municipal. Estudios conmemorativos*. Madrid: IEAL.
- ALONSO OLEA, E.J. (1995). *El Concierto Económico (1878-1937). Orígenes y formación de un Derecho histórico*. Oñati: IVAP.
- ARRIOLA, P.M. (1984). La ciudad-jardín de Vitoria-Gasteiz. *Lurralde* (7), 287-296.
- ARTOLA, M. (ed.) (2000). *Historia de Donostia-San Sebastián*. Donostia-San Sebastián: Nerea.
- AZPIRI ALBISTEGUI, A. (2000). *Urbanismo en Bilbao: 1900-1930*. Vitoria: Gobierno Vasco.

- AZPIRI ALBÍSTEGUI, A. (2002). «Los Ensanches que configuran las ciudades del País Vasco». En I. GALARRAGA, X. UNZURRUNZAGA, A. LÓPEZ, A. AZPIRI y J. M. ALCORTA (eds.), *Ensanches urbanos en las ciudades vascas*, pp. 117-180. Vitoria-Gasteiz: Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco.
- BASSOLS COMÀ, M. (1973). *Génesis y evolución del Derecho Urbanístico Español, 1812-1956*. Madrid: Montecorvo.
- BASTIDA, R. (1923). «El problema urbanístico de Bilbao». *Arquitectura*, v (56, diciembre), pp. 373-388.
- BASURTO, N. y PACHO, M. J. (2009). «Ascenso social y espacio doméstico en Bilbao. La arquitectura como escenografía del poder». *Historia contemporánea*, 39, 481-512.
- BEASCOECHEA GANGOITI, J. M. (2002). «La ciudad segregada de principios del siglo XX. Neguri, un suburbio burgués de Bilbao». *Historia contemporánea*, 24, 245-280.
- BEASCOECHEA GANGOITI, J. M. (2007). *Propiedad, burguesía y territorio. La conformación urbana de Getxo en la Ría de Bilbao, 1850-1900*. Bilbao: Universidad del País Vasco.
- BEASCOECHEA GANGOITI, J. M. (2017). «Bilbao, de la ciudad industrial al triunfo de la sociedad de masas (1876-1936)». *Registros*, 13 (1), 131-148.
- BEASCOECHEA GANGOITI, J. M. y OTERO CARVAJAL, L. E. (eds.). (2015). *Las nuevas clases medias urbanas. Transformación y cambio social en España, 1900-1936*. Madrid: Catarata.
- BEASCOECHEA GANGOITI, J. M., SERRANO ABAD, S. y PAREJA ALONSO, A. (2017). «New Actors in a Modern Services Sector. The City of Bilbao (1900-1930)». *History of Retailing and Consumption*, 3 (2), pp. 102-119.
- CALVO SÁNCHEZ, M. J. (1983). *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*. San Sebastián: Grupo Doctor Camino de Historia Donostiarra.
- CAMARERO RIOJA, L. A. (1989). «La vivienda social unifamiliar (1900-1950). Las casas baratas del País Vasco». *Anuario de la EVETU*, pp. 69-92.
- CASTELLS, L. (2000). «La bella Easo: 1864-1936». En M. ARTOLA (ed.), *Historia de Donostia-San Sebastián*, pp. 283-386. Donostia/San Sebastián: Nerea.
- CASTELLS, L. y RIVERA, A. (1999). «Una inmensa fábrica, una inmensa fonda, una inmensa sacristía. (El espacio urbano vasco en el paso de los siglos XIX al XX)». En L. Castells (ed.), *El rumor de lo cotidiano. Estudios sobre el País Vasco Contemporáneo*, pp. 13-53. Bilbao: Universidad del País Vasco.
- DE MIGUEL SALANOVA, S., BEASCOECHEA GANGOITI, J. M. y DANTAS, G. A. F. (2018). «Reforma urbana y opinión pública. Madrid y Bilbao, 1900-1936». En L. E. OTERO CARJAVAL y R. PALLOL TRIGUEROS (eds.), *La ciudad moderna. Sociedad y cultura en España, 1900-1936*, pp. 205-226. Madrid: Catarata.
- DE PABLO, S. (2020). *Deportivo Alavés: cien años de historia (1921-2021)*. Vitoria-Gasteiz: Deportivo Alavés.

- DE PABLO, S. (2023). *Gente corriente en tiempos convulsos. La vida cotidiana en el País Vasco, 1931-1939*. Vitoria-Gasteiz: Betagarri Liburuak.
- DOMINGO HERNÁNDEZ, M. M. (2004). *Vivienda obrera en Bilbao y el Bajo Nervión: las Casas Baratas, una nueva forma de alojamiento (1911-1936)* (tesis doctoral). Universitat de Girona, Girona.
- FERNÁNDEZ CUESTA, G. (2012). «San Sebastián: un modelo de construcción de la ciudad burguesa en España». *Eria* (88), pp. 101-128.
- GALARRAGA, I., UNZURRUNZAGA, X., LÓPEZ, A., AZPIRI, A. y ALCORTA, J. M. (2002). *Ensanches urbanos en las ciudades vascas*. Vitoria-Gasteiz: Eusko Jauriaritza-Gobierno Vasco.
- GÓMEZ PIÑEIRO, F. J. (1984). *Aproximación a la geografía social y urbana de la comarca donostiarra*. San Sebastián: Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M. (dir.) et al. (1995). *Bilbao en la formación del País Vasco contemporáneo (economía, población y ciudad)*. Bilbao: Fundación BBV.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M. y BEASCOECHEA GANGOITI, J. M. (2000). «Del campo a la ciudad: la urbanización del País Vasco durante la primera industrialización». En R. M. MIEZA y J. GRACIA (eds.), *Haciendo Historia. Homenaje a M.^a Angeles Larrea*, pp. 27-44. Bilbao: Universidad del País Vasco.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M. y URRUTIKOETXEA LIZARRAGA, J. G. (2017). «Las dos caras de la primera industrialización del País Vasco (1876-1930). El modelo concentrado de la Ría de Bilbao frente al disperso de las pequeñas y medianas ciudades». En R. PALLOL TRIGUEROS y R. GARCÍA ABAD (eds.), *Inmigrantes en la ciudad: dinámicas demográficas, mercados de trabajo y desarrollo urbano en la España contemporánea*, pp. 15-44. Bilbao: Universidad del País Vasco.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M. et al. (2001). *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao* (vol. 1 y 2). Bilbao: Fundación BBVA.
- HERRERAS MORATINOS, Beatriz (1993). «Las casas baratas en Gipuzkoa». *Cuaderno de Sección Historia-Geografía*, 21, pp. 263-274. Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza-Sociedad de Estudios Vascos.
- JUARISTI, J., GOGESCOECHEA, A. (2006). «Comercio, servicios y jerarquía urbana en Vizcaya a comienzos del siglo XX (1900-1930)». *Lurralde*, 29, pp. 267-297.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (1994). *Vitoria-Gasteiz: El proyecto de una capital para el País Vasco. Historia, planes, proyectos y obras*. Vitoria: Geoplan.
- LUENGO TEIXIDOR, F. (2000). *San Sebastián. La vida cotidiana de una ciudad: de la destrucción a la ciudad contemporánea*. Donostia-San Sebastián: Txertoa.
- MARTÍN RAMOS, Á. (1993). *La construcción de Tolosa*. Bilbao: COAVN.
- MARTÍN RAMOS, Á. (ed.) (1980). *Futuro urbanístico para la comarca de San Sebastián*. San Sebastián: COAVN. Delegación Guipúzcoa.
- MONTERO, M. (2008). «Despegue urbano y continuidad de las costumbres públicas: las celebraciones festivas en el Bilbao de la industrialización». *Historia contemporánea*, 37, pp. 531-556.

- MONTERO, M. y RODRÍGUEZ MARTÍN, N. (2018). «Consumo, ocio y prácticas sociales en la España urbana: Madrid-Bilbao, 1900-1936». En L. E. OTERO CARJAVAL y R. PALLOL TRIGUEROS (eds.), *La ciudad moderna. Sociedad y cultura en España, 1900-1936*, pp. 126-159. Madrid: Comares.
- PACHO FERNÁNDEZ, M. J. (2015). «Arquitectura y vivienda en los años veinte: alojar a la clase media en Bilbao». En J. M. BEASCOECHEA GANGOITI y L. E. OTERO CARJAVAL (eds.), *Las nuevas clases medias urbanas. Transformación y cambio social en España, 1900-1936*, pp. 224-240. Madrid: Catarata.
- PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, G. (1993). *Portugalete (1852-1960), historia de su arquitectura y expansión urbana*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia.
- PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, G. (1999). *La cartografía urbanística en Bizkaia / Hirigintzaren kartografia Bizkaian (1857-1956)*. Bilbao: Bizkaiko Foru Aldundia.
- REBANAL MARTÍNEZ, G. (2016). «Aspiraciones al golf en Biarritz y San Sebastián, 1900-1936». *Historia contemporánea* (53), 521-552.
- REHER, D-S. (1994). «Ciudades, procesos de urbanización y sistemas urbanos en la Península Ibérica, 1550-1991». En M. GUARDIA, F. J. MONCLÚS y J. L. OYÓN (eds.), *Atlas Histórico de ciudades europeas. I. Península Ibérica*, pp. 1-29. Barcelona: Salvat.
- RIVERA BLANCO, A. (1992a). *La ciudad levítica. Continuidad y cambio en una ciudad del interior (Vitoria, 1876-1936)*. Vitoria: Diputación de Alava.
- RIVERA BLANCO, A. (1992b). «La formación del ensanche vitoriano: ¿un ejemplo paradigmático?». En J. L. GARCÍA DELGADO (ed.), *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios inter-seculares*, pp. 129-145. Madrid: Siglo XXI.
- SERRANO ABAD, S. (2012). «El puerto de Bilbao: poder local y transformaciones urbanas (1876-1936)». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7, pp. 229-248.
- TERÁN, Fernando (1999). *Historia del urbanismo en España. Tomo III: Siglos XIX y XX*. Madrid: Cátedra.
- WALTON, J. K. (2002). «Planning and seaside tourism: San Sebastián, 1863-1936». *Planning Perspectives*, 17, pp. 1-20.
- (2011). «Sport and the Basques: Constructed and Contested Identities, 1876-1936». *Journal of Historical Sociology*, 24 (4), pp. 451-471.
- (2013). «Another face of ‘mass tourism’: San Sebastián and Spanish beach resorts under Franco, 1936–1975». *Urban History*, 40 (03).
- WALTON, J. K. y SMITH, J. (1996). «The First Century of Beach Tourism in Spain: San Sebastián and the Playas del Norte from the 1830s to the 1930s». En M. BARKE, J. TOWNER y M. T. NEWTON (eds.), *Tourism in Spain: critical issues*, pp. 35-61. Wallingford: CAB international.

