

CAPÍTULO 7

LA POLÍTICA DE OBRAS PÚBLICAS DURANTE LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA EN EL PAÍS VASCO

Iñaki ETXANIZ-TESOIRO

Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea
Departamento de Políticas Públicas e Historia Económica

Iker SAITUA

Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea
Departamento de Políticas Públicas e Historia Económica

1. INTRODUCCIÓN

En el manifiesto justificando el golpe de Estado del 13 de septiembre de 1923, Miguel Primo de Rivera mencionó, entre los graves problemas que asolaban a España, la «precaria y ruinoso» producción agrícola e industrial (CABRERA y DEL REY 2004). El bajo rendimiento de estos sectores estaba íntimamente relacionado con los déficits de infraestructuras y obras públicas que se venían produciendo desde tiempos lejanos. El régimen de Primo de Rivera trató de hacer frente a estos y «otros males» que aquejaban a España mediante el aumento del gasto público y una intervención más activa en la economía, influenciado en parte por el movimiento regeneracionista y el fascismo italiano.

La intervención estatal fue especialmente destacada en el ámbito de las obras públicas, que se convirtieron en una de las principales herramientas del nuevo gobierno para tratar de mejorar la producción agraria

e industrial, desarrollar el mercado interior, aumentar las exportaciones y reforzar la legitimidad del régimen (VELARDE 1973, 128-135). Se dio inicio a un gran número de obras de gran envergadura a una escala nunca vista hasta entonces en España: se crearon el Circuito Nacional de Firms Especiales, las Confederaciones Hidrográficas y el Consejo Superior de Ferrocarriles, se planificó la construcción de más de 7 000 kilómetros de carreteras y la construcción de pantanos para el abastecimiento y el regadío, se invirtió en la modernización de los puertos y los ferrocarriles, se crearon más de 5 000 nuevas escuelas y se empezó a implementar un extenso plan de reforestación. Además, gracias al aumento de la población urbana, el sector de la construcción vivió un notable auge (Para más información sobre este crecimiento poblacional ver capítulos 8 y 9). Desde el siglo XIX, las carreteras y ferrocarriles habían absorbido la mayor parte de la inversión en infraestructuras, pero desde principios del siglo XX las obras portuarias fueron aumentando su importancia. La intervención estatal en otros tipos de infraestructuras y servicios, como la traída de aguas, el saneamiento o la distribución de energía, fue limitada. La atención a las infraestructuras hidráulicas fue reducida hasta la década de 1920.

Al calor de estas inversiones y de la favorable coyuntura económica internacional, la economía española vivió un periodo de notable crecimiento durante los años veinte, tras superar la crisis del final de la Primera Guerra Mundial. Aunque la agricultura fue la principal beneficiaria, la industria también experimentó un periodo de desarrollo y crecimiento; especialmente, aquellos sectores relacionados con las obras públicas: la siderurgia, la metalurgia, la industria del cemento y el sector de la construcción (VELARDE 1973, 86-87; LARRINAGA 2013, 217).

A pesar del impulso en el ámbito de las obras públicas, no se comprendió la reforma fiscal necesaria para poder sostener en el tiempo el grado de inversión suficiente. En 1928 el déficit del Estado superó los 1 000 millones de pesetas (BEN-AMI 2012, 318-319). Un año más tarde, en noviembre de 1929, se puso fin al presupuesto extraordinario, y con él a la política expansiva y de obras públicas del Régimen. La política intervencionista y de obras públicas basada en el endeudamiento y en la favorable coyuntura económica internacional, llegaba así a su fin.

Los programas y proyectos de obras públicas de la dictadura también se dejaron notar en el País Vasco. Tanto el Estado como las diputaciones y los ayuntamientos llevaron a cabo trabajos para mejorar las infraestructuras y los servicios disponibles, cada uno, en los ámbitos de su competencia. Además de los beneficios que reportaron las obras realizadas en cada provincia a su respectiva industria, la industria de Bizkaia también se benefició de las construcciones realizadas en otros territorios, suministrando equipos, materiales y prefabricados de acero a las mismas, especialmente a partir de 1926. Esta demanda supuso

una reorientación y diversificación de las actividades, priorizando en algunos casos la construcción de material ferroviario sobre la construcción naval (VELARDE 2000; HERRANZ 2008; ERKOREKA 2017; ALONSO OLEA 1995; 1999).

Gracias al Concierto Económico, las Diputaciones vascas y en menor medida los ayuntamientos, disfrutaban de una mayor autonomía económica y administrativa a la hora de diseñar, financiar y ejecutar sus políticas de gasto público (ver el capítulo 6: «La renovación del concierto económico y la modernización de las haciendas vascas durante la dictadura de Primo de Rivera»). Por tanto, podían aplicar una política de obras públicas ciertamente autónoma de la desarrollada desde la administración central. Este capítulo analiza la política de obras públicas desarrollada e impulsadas por los tres niveles de gobierno (Estados, Diputaciones y ayuntamientos) en el País Vasco, poniendo especial atención en las políticas aplicadas desde los tres gobiernos provinciales.

2. LAS OBRAS PÚBLICAS EN ÁLAVA, BIZKAIA Y GIPUZKOA: OBJETIVOS Y CARACTERÍSTICAS

El periodo que transcurrió desde el final de la última guerra carlista hasta el golpe de Estado del general Primo de Rivera fueron años de grandes cambios, que transformaron profundamente la economía y la sociedad de Bizkaia y Gipuzkoa, principalmente, y en menor grado la de Álava (menos industrializada). Se puede decir que el final de la Dictadura y la crisis económica de los años treinta supusieron el fin de la primera fase del proceso industrializador, que durante las décadas anteriores había hecho crecer la producción y la población de Bizkaia y Gipuzkoa, obligando a adaptar sus infraestructuras y servicios públicos y privados (VALDALISO 2002; GONZÁLEZ PORTILLA *et al.* 2001; GONZALEZ PORTILLA, URRUTIKOETXEA y ZARRAGA 2015).

Durante este periodo, destacaron los trabajos desarrollados en el ámbito de las carreteras y los ferrocarriles, pero también los relacionados con la mejora de los servicios públicos, como los trabajos de saneamiento, traída de aguas y construcción de escuelas. La construcción de carreteras y caminos había vivido un notable auge durante las últimas décadas del siglo XIX, acompañada del desarrollo ferroviario que facilitó la llegada de nuevos trabajadores y materiales, junto con la venta de los productos manufacturados en el mercado interior. Para finales del siglo XIX, las redes básicas de caminos y carreteras de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa estaban ya construidas. Por ello, durante el primer tercio del siglo XX, las diputaciones se centraron en la mejora, ensanche y rectificación de la red principal de carreteras y en la construcción de enlaces y caminos vecinales (RODRÍGUEZ RANZ 2003; ERKOREKA 2017, 2020). Gracias al Concierto Económico, el Estado no invertía directa-

mente ni en la construcción ni en la reparación de la red viaria vasca, que dependía prácticamente por completo de las diputaciones y los ayuntamientos (ALONSO OLEA 1999, 416).

Sin embargo, los puertos seguían siendo competencia estatal, y los trabajos de construcción y mejora dependían de la intervención directa del Estado. Los principales puertos industriales vascos eran el de Bilbao y Pasajes. Aunque en 1870 la Diputación de Gipuzkoa había obtenido la concesión para gestionar el puerto de Pasajes, tras varias décadas de desatención y deficiente gestión, el puerto volvió a manos del Estado en 1927. Este hecho coincidió con un mayor interés por parte de la Administración central en la mejora y adecuación de los puertos. A pesar de que se trataba de una competencia estatal, era habitual que las diputaciones de Bizkaia y Gipuzkoa colaborasen en las obras de mejora de los puertos, con el objetivo de complementar los trabajos realizados por el Estado. Ejemplo de ello son los trabajos realizados en los puertos de Bermeo y Ondarroa que analizaremos en el apartado referente a Bizkaia (ERKOREKA 2017, 90 y pp. 136-137; ZURBANO 1998).

Las diputaciones también se esforzaron en mejorar la red ferroviaria dentro de sus posibilidades, conscientes de su importancia para el desarrollo económico. Además de distintas subvenciones y ayudas dirigidas a incentivar la iniciativa privada, en las que también participaron el Estado y los ayuntamientos, las diputaciones de Bizkaia y Gipuzkoa intervinieron directamente en la construcción y la explotación de los ferrocarriles provinciales de Triano y Urola respectivamente. Para comienzos del siglo xx, la red primaria de ferrocarriles ya se encontraba construida, por lo que durante la Dictadura se llevaron a cabo principalmente trabajos de prolongación y electrificación de las líneas. Entre los trabajos de construcción de nuevas líneas destacó la construcción del ferrocarril provincial del Urola, inaugurado en 1926, que analizaremos más adelante (ORMAECHEA 1999; NOVO 1995, 58-77; MACÍAS 1994, 357; ARTECHE, ODRIUZOLA y OLAIZOLA 2002). Álava, Bizkaia y Gipuzkoa se encontraban a la cabeza del Estado en cuanto a la densidad de sus redes viarias, ferroviarias, telegráficas y telefónicas (HERRANZ 2008, 301) (Para más información ver el capítulo 5: «Economía e industria en el País Vasco durante la dictadura de Primo de Rivera»). Además, el número de vehículos a motor creció exponencialmente en la década de 1920.

TABLA I. VEHÍCULOS A MOTOR MATRICULADOS EN ÁLAVA, BIZKAIA Y GIPUZKOA EN ENERO DE 1923 Y 1930

	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	Total España
1923	218	2 564	2 512	50 948
1930	1 288	9 544	8 170	277 587

Fuente: Anuario estadístico 1922-1923 y 1930 del INE.

Durante la Dictadura, las instituciones vascas se sumaron a la política de obras públicas del régimen, adaptando sus objetivos a las necesidades de sus respectivos territorios. A pesar del sistema de elección gubernativa de los gobiernos provinciales y locales, que restringía la autonomía en la toma de decisiones, gracias al Concierto Económico, tanto las Diputaciones como los ayuntamientos vascos disfrutaban de una mayor autonomía económico-fiscal y administrativa a la hora de diseñar, financiar y ejecutar sus presupuestos de gastos. Aun así, debido a los ajustes que tuvieron que realizar en sus finanzas las Diputaciones debido al aumento del cupo acordado bajo el Concierto Económico, su capacidad de gasto durante la segunda parte de la década de 1920 estuvo condicionada y limitada (especialmente, en el caso de Bizkaia) (ver el capítulo 6: «La renovación del concierto económico y la modernización de las haciendas vascas durante la dictadura de Primo de Rivera»).

2.1. La política de obras públicas en Álava

Durante la dictadura de Primo de Rivera, se impulsaron las infraestructuras de servicios sociales como la educación y la sanidad, las infraestructuras viarias, las construcciones públicas, así como las infraestructuras agrícolas y forestales. La Corporación Provincial de Álava atendió algunos asuntos de beneficencia motivada por una sensibilidad social nacida en la caridad cristiana de la época que buscaba ampliar la base social de la dictadura. El régimen reivindicó las atenciones benéficas como parte esencial de su catálogo de servicios sociales y obras públicas, en un territorio que carecía de la base industrial de sus provincias hermanas (RIVERA 2003, 449-452). Un ejemplo en este sentido es el convenio firmado en 1925 entre la Diputación de Álava y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz por el que se acordaba ampliar la asistencia benéfica (más que sanitaria) prestada a los enfermos pobres de los pueblos de la jurisdicción de Vitoria-Gasteiz por el hospital de Santiago (DE AMÉZOLA 1929, 5-6).

En materia educativa se aplicó la política de construcción de centros escolares propia del régimen de Primo de Rivera. En lo que respecta a la enseñanza primaria, al igual que el resto de las diputaciones

concertadas, Álava contaba ya con más escuelas que las obligatorias según la normativa escolar vigente. No obstante, durante estos años se crearon 40 escuelas nacionales de las cuales seis eran de niños, doce de niñas y 22 de asistencia mixta. Asimismo, entre 1924 y 1929 se construyeron 48 edificios escolares, 45 de ellos sufragados por los ayuntamientos entre los que destaca es el edificio escolar construido en la Calle Florida de Vitoria-Gasteiz en 1928 (DE AMÉZOLA 1929, 11-14). Al igual que en otras partes de España, esta aparente descentralización de servicios escolares trataba de alcanzar planes específicos respondiendo a las demandas locales. Sin embargo, en algunos de estos casos las obras se retrasaron debido a problemas administrativos y presupuestarios. Ese fue el caso de la escuela de la localidad de Galarreta en la parte oriental de la Llanada Alavesa cuyas obras de mejora se fueron posponiendo debido a la debilidad de las arcas municipales hasta que a finales de la década su precario estado acabó exigiendo la construcción de una nueva escuela (GÓMEZ CALVO, 2007: 108).

En materia viaria, como para esta época la red básica de carreteras provincial estaba ya construida, se priorizaron los trabajos de mejora de la red viaria existente. Esto explica que durante este periodo se construyeran pocos kilómetros nuevos (alrededor de 30 kilómetros, de las cuales algunas ya estaban empezadas como es la de Santa Cruz de Campezo a San Vicente Arana). Se llevó acabo el asfaltado de algunas de las principales vías que conectaban la capital con el territorio limítrofe de Bizkaia: de Vitoria-Gasteiz a Bilbao por el valle de Arratia; y de Vitoria-Gasteiz a Durango por Legutiano. Se reconstruyeron varias travesías entre distintos pueblos, entre ellos Murgia, Amurrio, Artziniega, Labastida, y Oyón-Oion. Entre las nuevas vías destacaron caminos vecinales de primer orden. Las nuevas carreteras construidas fueron: la de Arangiz a Antezana; la de Ilarratza a Jungitu; la de Obécuri a Bernedo; la de Santa Cruz de Campezo a Genevilla. Asimismo, se construyeron los enlaces de Zurbao y Aberasturi a la carretera principal, el ramal de carretera al pueblo de Vicuña, así como las carreteras entre la capital y el campo de aviación de Lakua y el pueblo de Armentia. En este ámbito también se reformaron los siguientes puentes: se ensanchó y rebajó la altura del puente de Aretxabaleta en la carretera de Vitoria-Gasteiz a Balmaseda, el de Aramaio fue ensanchado y el puente de Matauko en la carretera de Vitoria-Gasteiz a Navarra fue reformado (DE AMÉZOLA 1929, 8).

El desarrollo económico de las zonas rurales fue otro de los objetivos programáticos del régimen de Primo de Rivera en Álava. En este periodo, se explicitó la intención de fortalecer dos líneas de acción en particular: la gestión forestal y el fomento del servicio agronómico. Por un lado, la repoblación forestal atrajo algunos proyectos públicos de cierta importancia. Entre 1920 y 1929 el presupuesto dedicado al fomento de la riqueza forestal creció a una tasa anual compuesta del 37 por 100, de 35 473,14

a 600 358,35 pesetas. Ya desde 1923 la Corporación provincial de Álava continuó implementando el plan de repoblación forestal iniciado bajo el Real Decreto de 1922 que buscaba la recuperación de la cubierta arbórea. Para ello se incrementaron los recursos destinados a la gestión forestal. Este aumento llevó a un ligero aumento del personal de Guardería forestal (encargado de cuidar los montes de Álava), así como de «viveristas» (técnicos forestales encargados de los viveros).

Al mismo tiempo, se construyeron en Álava una serie de casas forestales, consideradas como un instrumento imprescindible en la política de gestión de montes. Las Casas Forestales servían de alojamiento a los guardas forestales encargados de la vigilancia del monte, así como a los técnicos y a los naturalistas que estuviesen desarrollando estudios, y a veces daban cobijo a las cuadrillas de trabajadores durante cortas estancias en obras de repoblación. Entre 1923 y 1929 se construyeron en Álava trece casas forestales, como son las de Santa Lucía en Llodio o la de Altube en Zuia. En las inmediaciones de cada casa forestal se repoblaban anualmente alrededor de quince hectáreas (DE AMÉZOLA 1929, 9-10). Por otro lado, durante estos años se desarrollaron programas de investigación y enseñanza del Servicio Agronómico que tenían como objetivo aumentar la productividad agrícola (DE AMÉZOLA 1929, 15-23).

Además de la Diputación, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz también emprendió mejoras y nuevos proyectos de infraestructuras y servicios públicos. Durante este periodo el Ayuntamiento de la capital emitió un empréstito de cuatro millones de pesetas a fin de desarrollar un importante programa de reformas urbanísticas y grandes obras públicas (tabla II). En lo que respecta a los establecimientos de beneficencia municipal, se llevaron a cabo trabajos de reforma quedando instaladas las Enfermerías «Reina Victoria Eugenia», la Casa de Maternidad para Casadas, jardines e invernaderos para recreo de los enfermos, Gota de Leche y Cuarto de Socorro con Médicos y Practicantes de Guardia. Se llevaron a cabo mejoras del arbolado en lugares públicos de la ciudad como por ejemplo el solar de Santo Domingo convertido provisionalmente en Parque público y acondicionado con bancos y arbolado (DE AMÉZOLA 1929, 10-11).

TABLA II. OBRAS PÚBLICAS A REALIZAR CON EL EMPRÉSTITO DE CUATRO MILLONES DE PESETAS EN VITORIA-GASTEIZ

Proyecto / tipo de obra	Importe aproximado (pesetas)
Embalses de agua en Gorbea	1 000 000
Alcantarillado y pavimentación de calles	715 000
Ensanche y apertura de vías públicas	607 046

Proyecto / tipo de obra	Importe aproximado (pesetas)
Nuevo parque de bomberos	230 000
Captación de aguas de Berrosteguieta	180 000
Conducción de aguas a la capital	141 000
Grupos Escolares	1000 000
Subvenciones Casas Baratas	100 000
Equipación antiincendios	65 000
Alcantarillado Ciudad Jardín	55 000
Mejora de la distribución de aguas	50 000
Obras y mejoras de la Alhóndiga	40 000
Ampliación de la Plaza de Abastos	40 000
Instalación de almacenes municipales	20 000

Fuente: elaboración propia a partir de DE AMÉZOLA (1929: 10-11).

Los principales proyectos tanto municipales como provinciales se materializaron entre 1926 y 1930, durante el mandato del gobernador civil Ladislao Amézola, con la culminación y electrificación del ferrocarril de Vitoria-Gasteiz a Estella, y la construcción de los embalses de suministro de Agua de la Capital (DE PABLO 1993, 236; MACÍAS 1994, 357). Por un lado, el Ferrocarril Vasco-Navarro que conectaba Estella (Navarra) con Bergara (Gipuzkoa) atravesando Vitoria-Gasteiz fue ampliado y modernizado. En 1923 se inauguró el ramal que conectaba la población de Oñate con Bergara. En 1926, la Diputación concedió al Estado un anticipo de 3 000 000 de pesetas para acelerar el avance del ferrocarril estatal que se estaba construyendo entre Estella y Vitoria-Gasteiz. Para pagar el anticipo entregado al Gobierno por las obras del tren entre Estella y Vitoria-Gasteiz, la Diputación contrajo un préstamo de 3 000 000 de pesetas con la Caja Provincial (ERKOREKA 2017, 326-332). En 1927 se inauguró el tramo electrificado de Estella a Vitoria-Gasteiz en presencia de Miguel Primo de Rivera. La electrificación de los tramos restantes de la línea se llevó a cabo en 1938 (LARRINAGA 2013, 178-179).

Los embalses del Gorbea, Peñablanca y Goikoerrotta fueron construidos en 1929 como parte de la red que suministraba el agua a Vitoria-Gasteiz. Otros proyectos no llegaron a completarse: en 1926, el ingeniero Manuel Uribe-Echevarria presentó un proyecto que buscaba obtener la concesión de las aguas del Zadorra y sus afluentes Angelu, Arlaban y Zaias. El objetivo era construir dos embalses reguladores, tres saltos de agua y centrales hidroeléctricas para generar energía destinada a la industria de Bilbao, al mismo tiempo que mejoraba el suministro de agua. No obstante, esta propuesta fue rechazada dos años después debido a que implicaba modificar la cuenca de servicio y

una zona agrícola que dependía del caudal del río. En 1930 se solicitó la reconsideración del expediente y fue finalmente el Gobierno de la Segunda República el que en 1934 concedió la autorización.

2.2. La política de obras públicas en Bizkaia

Bajo la dictadura de Primo de Rivera se realizaron en Bizkaia un elevado número de obras públicas que buscaban mejorar las infraestructuras y servicios de la provincia. La Dictadura intensificó la intervención y presencia de la administración central en la provincia con el objetivo de legitimar el régimen y debilitar al nacionalismo vasco (sin autor a 1929: 11-15). El Estado aumentó las subvenciones y ayudas destinadas a las infraestructuras y servicios relacionados con las necesidades provinciales y locales, como la construcción y ampliación de edificios escolares, la subvención de hasta el 50 por 100 del importe de las plantaciones realizadas dentro del plan de reforestación provincial, la construcción de la enfermería Victoria Eugenia o las numerosas obras y mejoras realizadas en el Puerto de Bilbao.

La ley de instrucción pública de 1857, vigente durante la dictadura de Primo de Rivera, establecía que los pueblos de más de 500 habitantes debían disponer de una escuela de niños y otra de niñas. A pesar de las inversiones de las autoridades provinciales y locales en satisfacer las necesidades escolares de la provincia, el crecimiento poblacional registrado durante las décadas anteriores exigía seguir invirtiendo en la construcción y mejora de los edificios escolares. El Ayuntamiento de Bilbao, a partir del último tercio del siglo XIX, llevó a cabo numerosos programas para promover y mejorar la educación y, a través de ella, la revolución social y la modernización de la sociedad: entre ellas, destaca el Proyecto de Reforma desarrollado en 1882 (RUIZ DE LOIZAGA 2015, 63-65; González Portilla *et al.* 2001; GONZÁLEZ PORTILLA, Urrutikoetxea, ZAGARRA 2015). Aunque resulta difícil calcular el número de escuelas necesarias, si tomamos como referencia el objetivo de una escuela por cada 500 habitantes, todavía faltaban escuelas por construir. Bizkaia contaba con 660 escuelas en septiembre de 1923 —409 escuelas nacionales, 182 escuelas nacionales y 69 escuelas rurales o de barriada—.

En la capital, los edificios escolares eran modernos. Sin embargo, a lo largo de la geografía de la provincia se podían encontrar muchos edificios y locales ruinosos y deficientes. La implantación de las escuelas rurales realizada por los municipios, con ayuda técnica y financiera de la Diputación, para las que se construyeron amplios edificios, hacía resaltar más el contraste con algunas instalaciones de escuelas nacionales, que por su lamentable estado constituían según las autoridades un problema de decoro para el Estado. En la zona fabril del entorno de la

Ría, cuyo aumento poblacional había superado todas las expectativas, las limitaciones de la infraestructura docente existente eran especialmente notables. En el ámbito rural, el problema principal más que de hacinamiento era de distancia, por lo que era necesario construir escuelas en puntos estratégicos para evitar el absentismo en época de lluvias y frío. Para hacer frente a estas necesidades, durante la Dictadura, la Diputación formuló un programa de construcción de escuelas de barriada, que buscaba hacer frente a las carencias registradas, aumentando el número de escuelas en 170, alcanzando la cifra de 827-1013 añadiendo las escuelas privadas y de patronato (sin autor a 1929: 15-25).

**TABLA III. ESCUELAS NACIONALES Y MUNICIPALES
CONSTRUIDAS EN EL PERIODO 1923-1929**

Tipo de Escuela	Número	Importe Total
Escuelas Nacionales	54	3 133 633 (subvención del Estado 1 131 850)
Escuelas Municipales	37	84 432
Escuelas Rurales o de Barriada	79	949 544 ¹
TOTAL	170	4 167 609

Fuente: elaboración propia a partir de sin autor (1929).

En lo referente al Instituto Nacional de Segunda Enseñanza y la Escuela de Altos Estudios Mercantiles de la capital, se encontraban en unas instalaciones provisionales deficientes, claramente insuficientes para el número de alumnos que estaban recibiendo. Tras la toma de posesión de los nuevos cargos de la Diputación en febrero de 1926, se agilizó el proceso de construcción del edificio que debía albergar el instituto y la escuela de estudios mercantiles. Los trabajos empezaron el 12 de julio del mismo año. El magnífico edificio fue levantado en escasos catorce meses, y fue inaugurado en octubre de 1927. El edificio, construido por la Diputación, junto a los terrenos y el mobiliario tuvo un coste de 6 834 587 pesetas, fue financiado mediante la emisión de deuda y contó con una subvención de 500 000 pesetas por parte del Estado (sin autor 1929, 157-159; ERKOREKA 2017, 365).

El Puerto de Bilbao recibió inversiones para adecuarse a las necesidades de su floreciente industria y comercio. El Gobierno de Primo de Rivera, interesado en mejorar las infraestructuras portuarias, aprobó un plan general de mejora dotado de 600 millones de pesetas. Al puerto de Bilbao se le asignaron 70 millones, a recibir durante diez años, lo

¹ La cifra es tan baja debido a que tan solo cinco escuelas ocupan edificios o locales de nueva planta.

que demuestra la importancia otorgada a dicha infraestructura por el régimen (DE LA PUERTA 1994).

**IMAGEN I. EL INSTITUTO NACIONAL DE SEGUNDA ENSEÑANZA Y
LA ESCUELA DE ALTOS ESTUDIOS MERCANTILES
DE ALFONSO XIII, INAUGURADO EN 1927 EN BILBAO**



Fuente: reproducido de (sin autor 1929a).

Gracias al crédito anterior, la Junta del Puerto de Bilbao² inició en 1929 el proceso para poder materializar la obra de rectificación del cauce de la Ría, atravesando con un nuevo canal la vega de Deusto y dejando la actual como una dársena. Esta obra permitiría mejorar la accesibilidad y los servicios del puerto y el desarrollo urbanístico de Deusto, que había sido recientemente anexionado por Bilbao. La solución, con un coste estimado de 48 millones, no llegó a materializarse durante la dictadura, aunque durante la Segunda República el proyecto siguió adelante y para 1936 ya se habían adquirido los terrenos. La Guerra Civil pospuso hasta 1948 la continuación de la obra. A pesar de que no fue posible materializar el Canal de Deusto, el puerto de Bilbao recibió diversas mejoras durante el periodo. Se adquirieron nuevas grúas para dotar al puerto de una grúa por cada 50 metros de muelle o dos grúas por atraque de buque. También se separaron las zonas de servicio del puerto y las de carácter propiamente ferroviario, destinados

² La Junta de Obras del Puerto de Bilbao se creó en 1872 como organismo encargado para hacer frente a los problemas que entorpecían la navegación en el Puerto y la Ría (ALLENDE y VELARDE 1994, 295-316).

a viajeros de la sección Bilbao-Olabeaga del ferrocarril a Portugalete, se mejoró el acceso rodado al puerto y se ampliaron los muelles. El Puerto de Bilbao siguió una trayectoria de renovación, transformación, adaptación y ampliación constantes que le permitió mantenerse a la cabeza del sistema portuario español (sin autor a 1929: 40-45; CASTILLO y VALDALISO 2016, 57-75).

TABLA IV. PRINCIPALES OBRAS LLEVADAS A CABO Y PROYECTADAS EN EL PUERTO DE BILBAO (1923-1928)

En construcción	Presupuesto (en pesetas)
Muelle de atraque de Abando	2 121 430,94
Muelle de atraque de Zorroza	3 296 890,08
Muelle de hormigón armado de Uribitarte	776 027,58
Construcción del ferrocarril de Uribitarte	1 115 527,39
Reparación del Muelle de Arriaga	295 904,59
Sustitución de la estructura de Uribitarte	715 360,93
Instalación de 8 grúas eléctricas	1 075 270,00
Obras de ampliación del dique de Las Arenas	263 385,25
Prolongación del rompeolas	4 782 998,80
Reparación del ferrocarril del rompeolas	494 058,67
Muelle y embarcadero de Erandio	206 969,58
Renovación de bloques	4 173 420,40
Compra de nuevas dragas y bóvedas	5 800 000,00
Construcción del ferrocarril al puerto exterior	4 843 251,69
Trabajos en el almacén de Uribitarte	9 500 191,96
Transferencia a Puerto de la sección Bilbao-Olabeaga del ferrocarril de Portugalete	5 500 000,00
Traslado de los Cementerios Británicos	650 695,89
Total construcción	45 611 383,75
En tramitación avanzada	
Compra de 16 grúas eléctricas	3 220 000,00
Nuevo cauce del río en Deusto	49 500 000,00
Nuevo puerto pesquero de Santurtzi	4 500 000,00
Total en trámite	57 220 000,00
TOTAL	102 831 383,75

Fuente: sin autor (1929).

Entre los trabajos desarrollados por la Administración central en otros puertos de la provincia, destacaron la ampliación y mejora del

puerto pesquero de Bermeo, para lo que en 1926 se aprobó un primer presupuesto de 749 021 pesetas y los trabajos de mejora de la entrada del puerto de Ondarroa, para los que en 1925 se aprobaron distintos presupuestos que sumaban 1 053 911 pesetas. En realidad, aunque las obras a realizar en los puertos correspondían al Estado, era habitual que la Diputación colaborase en las mismas. En el total de los trabajos a realizar en el puerto de Bermeo, presupuestados en 3 475 974 pesetas, la Diputación y el Estado se repartieron el coste al 50 por 100 (sin autor a 1929: 46-47; ERKOREKA 2017, 136; RIVERA MEDINA 1998; MORAZA BAREA 2012, 283-295).

**TABLA V. CANTIDADES LÍQUIDAS SATISFECHAS
POR LA DIPUTACIÓN DE BIZKAIA, POR CONSTRUCCIÓN
Y MEJORA DE PUERTOS 1914-1928 (PESETAS)**

1924	1925	1926	1927	1928	TOTAL
1 263 890	1 545 648	907 261	634 794	369 083	4 720 679

Fuente: sin autor (1929).

Otro de los ámbitos en los que la participación del Estado resultó de gran interés fue en la lucha contra la tuberculosis. Mediante la Junta Provincial Antituberculosa, que proporcionó 32 013 pesetas y la aportación del Estado de 125 252 pesetas, se pudo construir la enfermería Victoria Eugenia, a la que se sumaron donaciones particulares. En el ámbito militar, se construyó en el barrio bilbaíno de Basurto un nuevo cuartel para el regimiento de infantería de Garellano, que buscaba resolver el problema de alojamiento que padecía la guarnición de Bilbao en su antigua ubicación de San Francisco. Tuvo un coste total de 3 155 850 pesetas (sin autor a 1929: 57, 64-70).

A la sombra del Concierto Económico, los trabajos de conservación, reparación y construcción de carreteras correspondían a las diputaciones en el País Vasco. Gracias a ello, la Diputación de Bizkaia construyó una de las redes más extensas de España, y la más densa. En enero de 1924 alcanzaba los 1 091 km. A pesar de que las principales partidas se destinaron a la mejora de la red viaria existente y a la construcción de caminos vecinales, en enero de 1929 los kilómetros de carretera de la provincia ascendían a 1 175, solo 84 más que en 1924. Los principales trabajos realizados durante el periodo estuvieron relacionados con la adaptación de las carreteras al tránsito moderno: es decir, al mayor número de vehículos a motor, que requería peraltar curvas, rectificar carreteras, ensanchar vías y construir pretilas. La labor más importante fue el alquitranado de carreteras, gracias al cual se pasó de 90 km de carreteras asfaltadas en enero de 1923 a 386 en enero de 1929, casi la mitad de las carreteras de primera, segunda y tercera clase, que suma-

ban 860 km. En cambio, en Gipuzkoa, el número de kilómetros asfaltados ascendía a 200 km, mientras que en Álava, la cifra era de unos 100 km. Bizkaia había empezado con el proceso de alquitranado de su red de carreteras en 1912. Entre los proyectos que no se materializaron destaca el estudio realizado en 1929 para unir mediante una autopista los puertos de Bilbao y Barcelona (ALLENDE y VELARDE 1994, 295-316).

**TABLA VI. RELACIÓN DE CANTIDADES INVERTIDAS
POR LA DIPUTACIÓN DE BIZKAIA EN LA CONSTRUCCIÓN Y MAN-
TENIMIENTO DE CARRETERAS, 1924-1928 (PESETAS)**

	1924	1925	1926	1927	1928	Total
Construcción	1 481 067	709 155	774 901	482 592	1 450 674	4 898 391
Mantenimiento	2 097 518	2 659 846	2 739 392	2 949 770	3 038 492	13 485 020

Fuente: sin autor (1929).

En lo referente a los caminos vecinales y travesías, la Diputación otorgó subvenciones a los ayuntamientos interesados en construir y reparar estas vías, entre 1924 y 1928 se destinaron 605 191 pesetas. Otros trabajos también se encontraban subvencionados. Durante el periodo referido, se destinaron 788 202 y 367 947 pesetas a la traída de aguas y saneamiento, respectivamente (sin autor a 1929: 151-155).

En el ámbito ferroviario, dentro del Plan de Ferrocarriles de Urgente Construcción, elaborado por el Consejo Superior Ferroviario, solo se incluyeron en el anteproyecto ferrocarriles secundarios, de poca relevancia económica para Bizkaia, como las líneas Mungia-Bermeo y Sukarrieta-Bermeo. Entre los trabajos que atañían a la capital, la puesta en funcionamiento de la Estación de mercancías de Bilbao, en Ametzola, por la Compañía del Norte y la electrificación de la línea Bilbao-Algorta en 1928 y Algortza-Plentzia en 1929, fueron los trabajos más destacables, junto con otros trabajos realizados en el Puerto. Los graves problemas derivados de la explotación de las líneas por distintas compañías y las limitaciones del terreno no pudieron ser resueltas durante los años de la Dictadura (ALLENDE y VELARDE 1994, 295-316; SERRANO ABAD y NOVO 2019, 155-192).

En los trabajos forestales también fue habitual la colaboración entre las autoridades locales y provinciales. Los trabajos impulsados por el Servicio Forestal abarcaron durante el periodo la reforestación de montes comunales de los ayuntamientos de Bizkaia, la construcción de caminos cortafuegos, instalación de viveros y la construcción de casas forestales. Desde 1923 hasta comienzos de 1929 se repoblaron

más de 2 500 hectáreas. A partir de diciembre de 1928 se acordó cargar tan solo con el 50 por 100 del importe de la reforestación a los ayuntamientos, resarciéndose la Diputación con el 20 por 100 de los aprovechamientos maderables de los montes (sin autor a 1929: 168).

En cuanto a los trabajos realizados por los municipios, nos limitaremos a mencionar los trabajos de mayor relevancia desarrollados por el Ayuntamiento de Bilbao (para las cantidades empleadas por otros ayuntamientos de la provincia, véase la tabla VII). El crecimiento vivido por la villa gracias a la llegada de migrantes, junto con las anexiones realizadas durante este periodo, exigían a la capital no solo reordenar sus planes de expansión sino también atender a las necesidades de la vida moderna en cuanto a la prestación de servicios, abastecimientos, saneamientos e higiene.

TABLA VII. CANTIDADES INVERTIDAS EN OBRAS PÚBLICAS LLEVADAS A CABO POR LOS MUNICIPIOS DE BIZKAIA (EXCEPTO BILBAO) ENTRE 1923 Y 1928

Tipo de Obra Pública	Importe (Pesetas)
Escuelas	3 996 065,88
Abastecimiento de agua	45 981 020,29
Saneamiento y alcantarillado	2 650 229,63
Cementerios, lavaderos y mataderos	1 359 002,43
Iluminaciones y trabajos de pavimentación	1 745 062,65
Edificios y servicios municipales	3 862 196,79
Caminos Vecinales	538 305,82
TOTAL	60 131 883,49

Fuente: elaboración propia a partir de sin autor (1929).

Nota: Incluye los tramos 1-5 del embalse de Ordunte y el abastecimiento de agua de Begoña y Deusto (39 875 869,00 pesetas) anexionados a Bilbao en 1925.

El abastecimiento de aguas era un gran problema de salubridad y bienestar debido al rápido crecimiento de la población y su contaminación. Como consecuencia de esta situación existía en Bilbao un dobleamiento de la traída de aguas, una de agua potable y otra de aguas elevadas de la Ría, que, aunque no servían para ser bebidas, debido a la comodidad que suponía también se utilizaban para ello, lo que representaba un notable problema sanitario (Novo 2002). Ante la escasez de agua potable y el problema que suponía abastecer a la población con aguas de la ría, en 1919 el Ayuntamiento creó la Oficina Especial de Abastecimientos de Aguas, a fin de hacer frente al problema citado. Tras estudiar distintos proyectos, el Ayuntamiento se decantó por el de las aguas de los ríos Ordunte y Cerneja, la concesión de sus aguas

se consiguió en enero de 1928. El proyecto consistía en construir un pantano regulador con una capacidad de 22 millones de metros cúbicos, situado a unos 40 kilómetros de Bilbao, en tierras burgalesas. El caudal de agua a aprovechar de los ríos mencionados se situaba en los 1 500 litros por segundo, lo que permitió abastecer con más de 250 litros por habitante y día a la ciudad y prescindir de los cortes de suministro durante los meses de verano y del agua de la Ría tras la inauguración del pantano en 1934. Para realizar estos trabajos, junto con la construcción de la nueva plaza de abastos y la construcción de los puentes móviles del Ayuntamiento y Deusto y otras obras, el Ayuntamiento emitió un empréstito de 60 millones de pesetas de los que 35 estaban destinados al nuevo abastecimiento de aguas (sin autor 1929, 233-241; Novo 2002, 281-322).

2.3. La política de obras públicas en Gipuzkoa

En el periodo que va de 1923 a 1930, Gipuzkoa implementó una política de mejora de sus infraestructuras viarias, ferrocarriles y servicios públicos. Tanto el Estado como la Diputación llevaron a cabo inversiones para intentar mejorar la productividad de la provincia, impulsar su desarrollo económico y adecuar las vías y servicios existentes a las necesidades crecientes. Estas demandas se debían tanto por el aumento de la población como por los cambios sociales y culturales que se estaban produciendo en una provincia en pleno desarrollo económico, con una población e industria dispersa a lo largo de la geografía del territorio, en la que destacaban los sectores metalúrgico, papelerero y textil (CASTELLS y LUENGO 1988, 255-276; GONZALEZ, URRUTIKOETXEA y ZARRAGA 2015). La Diputación centró sus esfuerzos en la mejora de la red viaria, cubrir el servicio telefónico y desarrollar la red ferroviaria allí donde el capital privado por distintas razones no mostraba interés (CASTELLS y LUENGO 1988, 266-267).

El Estado llevó a cabo trabajos de mejora en varios puertos guipuzcoanos, entre los que destacan los realizados en Pasajes, el principal puerto de la provincia. Otros trabajos de cierta envergadura se realizaron en los puertos de Orío, Zumaia y Deba, en los que se mejoró la accesibilidad y el encauzamiento de la ría y se prolongaron los rompeolas. En el caso de Pasajes, tras varias décadas de negligencia en las cuales tanto la Diputación como la iniciativa privada fueron incapaces de adecuar el puerto a las crecientes necesidades de la provincia, el puerto volvió en 1927 a manos del Estado, como aspiraban los sectores guipuzcoanos del comercio y la industria. Tras la reversión del puerto al Estado se formó una nueva junta de obras y se redactó un plan de construcción y mejora que ascendió a 63 millones de pesetas, de las que se aprobó la primera fase de estas durante los años de la dictadura. El Estado concedió una subvención de 25 millones de pesetas a la junta

que se tenía que destinar a la mejora del canal de entrada que buscaba aumentar sus dimensiones y rectificarlo, además del necesario dragado de la bahía, para permitir el paso de buques de mayor tonelaje. Estos trabajos iban a complementarse con la construcción de nuevos muelles, una nueva línea de atraque y nuevos edificios para las aduanas y las oficinas de la capitanía y de la junta del puerto. También se contemplaba la necesidad de construir nuevas vías y adquirir grúas de mayor capacidad para facilitar el traslado y la carga de mercancías. No obstante, a la altura de mediados de 1929 solo se había aprobado la fase referente al canal, por un importe de ocho millones de pesetas. Estos proyectos de obra supusieron un cambio de perspectiva en cuanto al futuro inmediato del puerto que conllevó una mayor implicación por parte de los usuarios, lo que se tradujo en un aumento del movimiento ya en el año 1928. El puerto de Pasajes pasó de mover 500 mil toneladas en 1926 a 733 mil en 1928, es decir, cerca de un 50 por 100 más (sin autor, 1929 b; ZURBANO 1998; LARRINAGA 2013; LÓPEZ LOSA 2008).

La red ferroviaria también resultaba imprescindible para el desarrollo económico de una provincia industrial en la que el entramado fabril se encontraba disperso en distintos valles y municipios, pero en el que el turismo de balneario y de playa también jugaba un importante papel. Este hecho explica en parte porque a la altura de 1923 la provincia contaba con una tupida red ferroviaria, que se encontraba incluso por encima de Francia en cuanto a km² por superficie y en cuanto al número de metros por habitantes, solo superada por Bélgica. Aun así, en estos años se llevaron a cabo trabajos para enlazar distintos municipios con líneas ya existentes, como el ramal Oñati-San Prudencio, construido por el Estado para poner en comunicación este municipio con el ferrocarril de Malzaga (Eibar) a Vitoria-Gasteiz. Tal vez una de las mayores mejoras realizadas durante el periodo fue la electrificación de varias vías, como el ferrocarril de Irun a Beasain, el de San Sebastián a Bilbao, el de San Sebastián a Pamplona o el de Malzaga a Zumarraga. El único valle fabril y termal que quedaba sin ferrocarril era el de Urola, cuya línea ferroviaria fue construida por la Diputación entre 1920 y 1926 debido al fracaso de la iniciativa privada. Para poder materializar este proyecto la Diputación contrajo varios préstamos con la Caja de Ahorros Provincial entre 1920 y 1925. Con la construcción de este ferrocarril eléctrico de vía estrecha, la red ferroviaria de Gipuzkoa quedó prácticamente completada, al quedar todos los valles de cierta importancia conectados por este medio de transporte. El ferrocarril de Urola fue inaugurado el 22 de febrero de 1926 por Alfonso XIII, el jefe del Gobierno y las autoridades provinciales y locales. En su trayecto de Zumarraga a Zumaia tenía 36,5 km de extensión (ERKOREKA 2017, 416; LARRINAGA 2013, 244-250; sin autor, 1929 b, pp. 23-24, 48; ARTECHE, ODRIÓZOLA y OLAIZOLA 2002).

**IMAGEN II. INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL
PROVINCIAL DEL UROLA, EL 22 DE FEBRERO DE 1926**



El general Miguel Primo de Rivera (segundo por la izquierda), el Rey Alfonso XIII (tercero por la derecha) y el presidente de la diputación de Gipuzkoa, Vicente Laffitte (segundo por la derecha, con bombín).

Fuente: Kutxa Fundazioa – Kutxateka. Fondo: Photo Carte. Fotógrafo: Ricardo Martín.

En cuanto al transporte por carretera, además de los cada vez más numerosos servicios colectivos y transportes de mercancías, el número de vehículos particulares iba en aumento, lo que ponía de manifiesto la gran transformación que estaba atravesando la provincia (tabla 1). En 1923 la principal red viaria, propiedad de la Diputación, ya se encontraba construida. Los principales trabajos realizados durante la dictadura por parte de la Diputación fueron los de rectificación, ensanchamiento y asfaltado de la red viaria existente. Quedaban por construir distintos enlaces y caminos vecinales que conectasen los distintos municipios con sus barrios. Estos trabajos, acometidos por los municipios, contaron con diversas subvenciones y ayudas por parte de la Diputación. Era habitual que a los ayuntamientos que construyesen caminos vecinales recibiesen una subvención del 65 por 100 del coste de la obra por parte de la Diputación. Al igual que con la construcción de estas carreteras y caminos, la Diputación también colaboró con distintas ayudas en la traída de aguas y saneamientos llevados a cabo en distintos municipios de la provincia durante el periodo (sin autor, 1929b, pp. 23-24; RODRÍGUEZ RANZ, 2003, ERKOREKA 2017).

TABLA VIII. PRINCIPALES OBRAS PÚBLICAS RELACIONADAS CON LA MEJORA DE LOS SERVICIOS Y LA EDUCACIÓN LLEVADOS A CABO EN LOS MUNICIPIOS DE GIPUZKOA (septiembre 1923-marzo 1929)

Tipo de Obra Pública	Importe (En pesetas)
Alcantarillado	535 544,14
Abastecimiento de agua	6 290 204,20
Hospitales y centros de beneficencia	880 695,92
Obras de saneamiento y mejora	14 518 325,51
Construcción de escuelas	2 638 910,38
Reparación y renovación de escuelas	414 401,41
TOTAL	24 863 680,15

Fuente: elaboración propia a partir de sin autor (1929).

En el ámbito de la enseñanza, además de las escuelas construidas con el auxilio del Estado, tanto la Diputación como los ayuntamientos trataron de dotar de edificios y aulas escolares a los distintos barrios con población en edad escolar que carecían de escuelas. No solo se realizó un esfuerzo por dotar de más y mejores centros de educación elemental, también se procuró aumentar el número de centros de segunda enseñanza. Entre los centros de segunda enseñanza podemos mencionar el de Oñate, enclavado en un valle relativamente aislado que daba servicio al municipio y a otros núcleos poblacionales de la comarca, que fue inaugurado el 28 de octubre de 1928, con una matrícula de 40 alumnos.

TABLA IX. ESCUELAS NACIONALES Y MUNICIPALES CONSTRUIDAS EN EL PERIODO 1923-1929

Escuelas nacionales (con auxilio del estado)	
<i>Municipio</i>	<i>Importe (En pesetas)</i>
Beasain	148 750 (subvención del Estado 60 000)
Hernani	108 234 (subvención del Estado 40 000)
Zumaia	94 013 (subvención del Estado 44 013)
Leaburu	33 519 (subvención del Estado 24 132)
Elduaian	37 873 (subvención del Estado 29 779)
Irun (Barrio de Ventas)	71 737 (subvención del Estado 36 737)
Idiazabal	134 600 (subvención del Estado 82 600)
Eibar (Paguey) (en construcción)	284 000 (subvención del Estado 193 000)

Escuelas nacionales (con auxilio del estado)	
<i>Municipio</i>	<i>Importe (En pesetas)</i>
Alkiza (en construcción)	59 651 (subvención del Estado 39 645)
San Sebastián (en construcción)	884 700 (subvención del Estado 180 000)
Escuelas Municipales (sin auxilio del Estado)	
<i>Municipio</i>	<i>Importe (En pesetas)</i>
Azkoitia (Floreaga)	160 131
Zumaia	66 806
Zestoa	74 255
Zarautz (San Pelayo)	15 903
Itsaso	3 934
Irura	26 650
Villabona	3 000
Legazpi	76 149
Arrasate-Mondragon	4 804
Lezo	59 218
Pasajes	114 628
Hondarribia	104 600
San Sebastián (Ategorrieta)	135 000
San Sebastián (Antiguo)	25 000
Escuelas Rurales	
<i>Municipio</i>	<i>Importe (En pesetas)</i>
Errenteria	16 491
Oiartzun	50 924
Zarautz	15 903
Itsasondo	10 000
Oñati	8 000
Eskoriatza	1 000
Mutriku	13 000
Aretxabaleta	3 217
Bergara	22 431
Urnieta	20 694

Fuente; elaboración propia a partir de sin autor (1929)

En lo referente a la beneficencia y la sanidad, se llevaron a cabo trabajos para adecuar los servicios a una provincia que había visto aumentar su población durante los años anteriores. En 1927 se inauguró el Instituto Provincial de Higiene con la finalidad de atender los servicios de prevención, defensa, diagnóstico y tratamiento de enfer-

medades infecciosas, principalmente de aquellas evitables mediante la inspección y el control de las medidas sanitarias e higiénicas. El Instituto daba servicio a todos los municipios de la provincia, a excepción de la capital, que ya contaba con su propio organismo. En cuanto a la lucha antituberculosa, la Diputación estudió la construcción de un sanatorio fuera de los límites provinciales en un lugar que reuniese las condiciones climatológicas adecuadas para tratar a los enfermos, pero fueron los municipios los que destacaron en este ámbito. Por ejemplo, el municipio de Eibar creó en 1926 una galería y una dispensaría para tuberculosos, además, construyó la enfermería Victoria Eugenia para tratar diferentes dolencias. Dentro de la Liga Española contra el Cáncer, la Diputación contribuyó con 200 mil pesetas a la creación del Instituto Radioquirúrgico Alfonso XIII. En general, a pesar de los distintos proyectos presentados, la educación y los servicios sanitarios no recibieron especial interés por parte de las autoridades durante el periodo. Prueba de ello es el lento proceso seguido por el nuevo Hospital Provincial, que no empezó a materializarse hasta la Segunda República (ETXANIZ 2021, 101-111; sin autor, 1929b, pp. 34-77)³.

Por último, en lo relativo al servicio forestal, cabe destacar que, debido a diversos incendios que asolaron la provincia durante los años de la Dictadura, la Diputación trató, junto con los ayuntamientos y particulares afectados, de paliar esa situación, ofreciendo ayudas a la repoblación. Los incendios afectaron principalmente a los municipios de Oiartzun, Andoain, Hernani y Urnieta, perjudicando los ingresos de varios ayuntamientos de la zona, ya que algunos de los bosques eran comunales (sin autor, 1929b, pp. 54-55).

3. BIBLIOGRAFÍA

- AGIRREAZKUENAGA, J. y ALONSO OLEA, E.J. (eds), (2014), *Bizkaiko Foru Aldundiaren Historia. 1500-2014*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia.
- ALLENDE, F., VELARDE, P. (1994), «Infraestructura de comunicaciones en Vizcaya (1857-1975)», *Lurralde*, 17, pp. 295-316.
- ALONSO OLEA, E.J. (1999). *Continuidades y discontinuidades de la administración provincial en el País Vasco. 1839-1978. Una «esencia» de los Derechos Históricos*. Oñati: Instituto Vasco de Administración públicas.
- ALONSO OLEA, E. (1995), «La política presupuestaria de la Diputación de Vizcaya. 1876-1936». *Cuadernos de Sección. Historia y Geografía*, 23, pp. 207-241.
- ARTECHE, I., ODRIOZOLA, L. y OLAIZOLA, J. (2002). *El Ferrocarril del Urola. 1926-1986*. Azpeitia: Ayuntamiento de Azpeitia.

³ Los trabajos empezaron finalmente en 1934. En julio de 1936 ya estaba construida la estructura principal de lo que más tarde se conocería como el edificio del Tórax. Después de la guerra, tras muchos años de abandono, el hospital abrió sus puertas en la década de 1950 (URMENETA y MARKEZ 2013, 83-87).

- BEN-AMI, S. (2012) [1983]. *El cirujano de hierro. La dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)*. Barcelona: RBA
- CABRERA, M. y DEL REY REGUILLO, F. (2004). «Los intereses económicos en la crisis del liberalismo», en M. BAIÔA (ed.), *Elites e Poder: A crise do sistema liberal em Portugal e Espanha (1918-1931)*. Lisboa: Publicações do Cidehus.
- CASTELLS, L. y LUENGO, F. (1988), «El proceso de modernización de Guipúzcoa (1876-1920)», *Ekonomiaz*, 9-10, pp. 255-276.
- DE AMÉZOLA, L. (1929), *El avance de la provincia de Álava en un quinquenio (13 Septiembre 1923-1928)*. Memoria esquemática. Vitoria-Gasteiz: Imprenta provincial.
- DE LA PUERTA, N. (1994), *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya, 1857-1913*, Bilbao: Autoridad Portuaria de Bilbao.
- DE PABLO, S. (1993). «Álava, de la dictadura a la Segunda República: Historia de una transición política. I: Caída de la dictadura y el gobierno Berenguer». *Sancho el Sabio*, 3, pp. 227-266.
- ERKOREKA, M. (2017). *The public finances of Araba, Biscay and Gipuzkoa during the dictatorship, the Great Depression and the II Republic (1925-1937). A comparative analysis with Switzerland and a contribution to Fiscal Federalism Theory*. Tesis doctoral, Universidad del País Vasco.
- (2020). *Arabako, Bizkaiko eta Gipuzkoako finantza publikoak eta Ekonomia Ituna 1929ko krisi ekonomikoaren garaian (1925-1936)*. Bilbao: Universidad del País Vasco.
- ETXANIZ, I. (2021). *Langabezia eta herri-lanak. Araban, Bizkaian eta Gipuzkoan Bigarren Errepublikan (1931-1937)*. Bilbao: Universidad del País Vasco.
- GÓMEZ CALVO, J. (2007). «Historia de Galarreta: de la dictadura de Primo de Rivera a la Guerra Civil (1923- 1939)», *Sancho el Sabio*, 27, pp. 101-129.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M. (ed.) (2001). *Los orígenes de una metrópoli industrial: La ría de Bilbao*, 2 vol. Bilbao: Fundación BBVA.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M., URRUTIKOETXEA LIZARRAGA, J.G. y ZAGARRA SANGRONIZ, K. (2015). *La «otra industrialización» del País Vasco. Las pequeñas y medianas ciudades: capital humano e innovación social durante la primera industrialización*. Bilbao: Universidad del País Vasco.
- HERRANZ, A. (2008). *Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935)*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- LARRINAGA, C. (2013), *Diputaciones Provinciales e Infraestructuras en el País Vasco durante el primer tercio del siglo xx (1900-1936)*. *El caso guipuzcoano (puertos, ferrocarriles y carreteras)*. Bilbao: Universidad del País Vasco.
- LÓPEZ LOSA, E. (2008), «La pesca en el País Vasco durante el siglo xx, modernización, tradición y crisis», *Areas: revista internacional de ciencias sociales*, 27, 2008, pp. 7-25.
- MACÍAS MUÑOZ, M.O. (1994). *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*. Tesis doctoral, Universidad del País Vasco.
- MORAZA BAREA, A. (2012), «Pasado y presente de una villa marineram reflexiones en torno a la evolución del puerto de Ondarroa (Bizkaia) a lo largo del último siglo», *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, pp. 283-295.

- NOVO LÓPEZ, P. (1995). *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco. Mercado y ordenación del territorio*. Leioa: Universidad del País Vasco.
- NOVO LÓPEZ, P. (2002). «El agua potable a domicilio y los residuos urbanos bailan un complejo “pas a deux” (1850-1930): una aproximación metodológica e historiográfica». *Historia contemporánea*, 24, pp. 281-322.
- ORMAECHEA HERNÁIZ, A. M. (1999). «Los ferrocarriles vascos: una necesidad de las burguesías comercial y minera», en VIDAL, J., MUÑOZ, M. y SANZ, J. (coord.), *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998: economía, industria y sociedad*, pp. 433-456. Alicante: Instituto Alicantino Juan Gil-Albert.
- RIVERA, A. (2003). «Capítulo X», en A. RIVERA (dir.), *Historia de Álava*, pp. 411-457. Donostia-San Sebastián: Nerea.
- RIVERA MEDINA, A. M. (1998). *Estudio histórico del puerto de Bermeo: un puerto, una historia*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco.
- RODRÍGUEZ RANZ, J. A. (2003). *Historia de las Vías de Comunicación en Gipuzkoa. 3 – 1833-1937*. Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa.
- RUIZ DE LOIZAGA, M. (2015). *Primeras letras, «revolución social» y modernización en Bilbao (1876-1920)*, Bilbao: UPV-EHU.
- SERRANO ABAD, S. y NOVO, P. (2019). «Planificación e infraestructuras Bilbao, la ciudad estrangulada (1900-1975)», *Tst: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 38, 2019, pp. 155-192.
- Sin autor. (1929a). *Provincia de Vizcaya: cinco años del nuevo régimen*. Bilbao: Imprenta Provincial de Vizcaya.
- Sin autor. (1929b). *El avance de la provincia de Guipúzcoa: desde 13 de septiembre de 1923 a 31 de marzo de 1929: memoria*. Donostia-San Sebastián: Imprenta de la Diputación de Guipúzcoa.
- URMENETA, X. y MARKEZ, I. (2013). *Fernando Sasiain Brau. Donostiako alkate errepublikanoa: historiaren ahanztura*. Bilbao: Ekimen.
- VALDALISO, J. M. (2002). «La industrialización en el primer tercio del siglo XX y sus protagonistas», en DE LA GRANJA SAINZ, J. L. y DE PABLO CONTRERAS, S. (coord.), *Historia del País Vasco y Navarra en el siglo XX*, pp. 171-196. Madrid: Biblioteca Nueva.
- CASTILLO HIDALGO, D. y VALDALISO, J. M. (2016). «Puertos y regiones marítimas en España en perspectiva históricamovimiento comercial y transformaciones económicas (c. 1880-2009)», en LÓPEZ BALLESTE, J. M. et al. (coord.), *Los puertos mediterráneos: contactos, multiculturalidad e intercambios: estrategias socioeconómicas, políticas y ecológicas*, pp. 57-75. Mazarrón: Universidad Popular de Mazarrón.
- VELARDE FUERTES, J. (1973). *Política económica de la dictadura*. Madrid: Guadiana.
- VELARDE FUERTES, J. (2000). «Una dictadura keynesiana antes de la teoría general (1923-1930)», en VELARDE, J. (coord.), *1900-2000: historia de un esfuerzo colectivo: cómo España superó el pesimismo y la pobreza*, vol. I, pp. 387-401. Madrid: Fundación Santander Central Hispano-Planeta.
- ZURBANO MELERO, J. G. (1998). *El puerto de Pasajes durante la industrialización de Guipúzcoa (1870-1936). Gestión y funciones económicas*. Tesis doctoral, Universidad del País Vasco.

