

*Un paraíso urbano en el arco atlántico**

El estudio de la morfología urbana es una de las pocas disciplinas geográficas, si no la única, que aún sigue conservando un marcado carácter humanístico. Entre otras cosas por la naturaleza difícilmente cuantificable de su objeto. A ello se añade una acentuada visión multidisciplinar, recogiendo aportaciones provenientes de la Historia del Arte y del Urbanismo.

Éste es el caso del libro cuyo contenido se pasa a analizar a continuación. Los cinco capítulos que lo integran se corresponden con otros tantos ensayos publicados en su momento de forma independiente, cada uno de ellos dedicado a una ciudad (Bayona, Bilbao, San Sebastián, Pamplona y Vitoria, por este orden). Ello explica lo lineal de la exposición, carente por lo tanto de una visión de conjunto, pues apenas se encuentran referencias entrecruzadas, ni se ha añadido un apartado final de síntesis. Si existe en cambio unidad metodológica. El seguimiento de la evolución temporal de ese conglomerado urbano se opera a través de un nutrido repertorio cartográfico de diversa procedencia. Son especialmente numerosos los planos y grabados obtenidos en la Cartoteca Militar Francesa, con sede en el parisino castillo de Vincennes. Otras fuentes suministradoras remiten a los respectivos ayuntamientos, instituciones vascas y navarras, Archivo de Simancas y Biblioteca Nacional de París. El apartado gráfico se completa con una amplia colección fotográfica, de gran calidad.

Todo ese esfuerzo para abordar una red urbana inserta en un territorio plagado de contrastes históricos humanos, e incluso físicos. Un marco en el que se contraponen frontera y permeabilidad territorial, conflictos bélicos y comercio floreciente, el llano a la montaña, y como telón de fondo el áspero Cantábrico. Tierra, en suma, escasamente proclive a los irredentismos últimamente tan en boga.

Los rubros económicos que han incidido sobre el proceso vital de ese conjunto de ciudades son reflejo de lo afirmado. Su estratégica localización tanto litoral como Bayona, Bilbao y San Sebastián, o dominando importantes rutas interiores (Vitoria, Pamplona) han hecho de ellas importantes emporios comerciales, y posteriormente, industriales. Además por lo que respecta a Bayona, San Sebastián y Pamplona detentaron un destacado

cometido militar como correspondía a emplazamientos fronterizos a los que se asomaron los reinos de Castilla, Navarra, Francia e Inglaterra en el medievo. Posteriormente, durante toda la Edad Moderna quedarían reducidos a España y Francia.

Los permanentes conflictos político-militares no impidieron, a pesar de todo, el desarrollo de una más que notable vida mercantil. Marítima en lo que respecta a Bayona, Bilbao y San Sebastián. Las dos primeras comparten similar localización, al abrigo de rías, que son, en un caso la del Nervión, y la del Adour, en su confluencia con el río Nive, en el otro. Ambas dispusieron igualmente de sendas corporaciones destinadas al apoyo de la actividad comercial. La «Societas Navium Bayonensium», fundada en el siglo XII, cumplía esa función en la capital labortana, en tanto que el «Consulado del Mar y Casa de Contratación», creado en 1511, hacía lo propio en Bilbao. Por su parte San Sebastián contará con un organismo de parecido significado en el siglo XVIII, la «Compañía de Caracas» destinada a controlar el comercio de cacao con las entonces colonias americanas. Pamplona y Vitoria deben buena parte de su entidad a la presencia del Camino de Santiago. No hay que olvidar la función episcopal presente en todas ellas. Fue particularmente antigua y relevante en Bayona y Pamplona, donde entronca con su pasado romano, bajo las denominaciones de Lapurdum y Pompailon o Pompeiopolis, respectivamente.

En lo referido a los apartados evolutivos y formales resulta interesante destacar la conexión que establece el autor entre determinados elementos del caserío medieval y la vida económica. La ejemplifica a través de Bayona vinculando el tipo de cubierta en «piñón», es decir con la cumbra perpendicular a la calle, y caballete pronunciado, al uso que se hacía del desván como almacén, donde las mercancías eran introducidas mediante un sencillo sistema de poleas. Esa disposición propia de la casa gótico-mercantil sería posteriormente sustituida por la contraria, según la cual el vértice del tejado se dispone en paralelo a la línea de fachada, siendo la más apropiada para combatir los frecuentes incendios que acontecían en los burgos de ese período. Reforma a la que se iría añadiendo la supresión de los cuerpos volados sobre la vía pública, a finales del siglo XVII. En Vitoria la «casa en alforja», que aun personaliza el parque inmobiliario de su parte antigua, constituye una tipología coetánea a la anterior, al menos en sus orígenes. Es definida como

«Casa de varias viviendas en pisos, ocupando una vivienda por cada uno de ellos, y en los que la escalera general del edificio,

* GALARRAGA ALDANONDO, Iñaki: *La Vasconia de las ciudades. Ensayo arquitectónico e iconográfico*, autoedición, Basauri, 1996, 263 págs.

al no tener dimensión bastante, tiene que simultanear el papel del descansillo de cada piso con el vestíbulo de cada vivienda».

Son igualmente objeto de pormenorizada descripción las «casas-torre», construcciones defensivas y residenciales de la pequeña nobleza vasca, que protegían los accesos a la capital alavesa, y parece ser componían los cubos de la muralla medieval de Bilbao. Todas ellas serían desmochadas en el siglo xv por orden de Enrique IV de Castilla, apoyado por las villas, como forma de neutralizar los enfrentamientos nobiliarios que asolaban Euzcalerría.

En el intervalo comprendido entre los siglos xvi y xviii se asiste a la fortificación de Pamplona, San Sebastián y Bayona. Resulta especialmente atractivo el minucioso seguimiento que se hace de la construcción de los baluartes y la ciudadela de la primera de esas ciudades, en el capítulo correspondiente a la misma, escrito en colaboración con Vicente Tabernas Irazoki.

Por lo demás destaca la valoración del haz de paseos arbolados que partiendo de la mayoría de esos núcleos urbanos toman cuerpo en el transcurso del Siglo de las Luces. Las ideas ilustradas de higiene y de interés por la naturaleza son algunos de los condicionantes de tales espacios públicos. Existe, no obstante, diferencia entre el carácter «religioso» de los que se trazan en Bilbao, San Sebastián y Vitoria, que se dirigen hacia conventos y ermitas, y el «laico» de Bayona, donde la principal de esas alamedas finaliza en el palacio y jardines de Marrac, residencia de Napoleón Bonaparte durante los inicios de la invasión francesa de España y Portugal, en 1808. Estas vías verdes terminaron desapareciendo en virtud del desbordamiento urbano experimentado a partir de la segunda mitad del siglo xix.

Sólo Vitoria conserva en la actualidad algún importante vestigio, destacando con luz propia el parque de La Florida, magnífico salón, en una ciudad donde abundan las muestras del urbanismo y la arquitectura ilustrados. En paralelo al florecimiento económico y demográfico que experimenta durante esa centuria, la capital gasteitarra inicia su expansión física sobre la explanada que servía de mercado desde la Edad Media, al pie del flanco meridional de la colina sobre la que se encarama el característico contorno ovalado del casco viejo. La dirección facultativa de las obras es asignada por el Ayuntamiento, promotor de las mismas, a Justo Antonio de Olaguibel. La nueva plaza mayor, o de España (1780), es sin duda la aportación más descollante. De contornos cuadrangulares y factura neoclásica, se halla presidida por la Casa Consistorial. Su concepción obedece a los

cánones morfológicos y funcionales que la tradición urbanística española reserva para esos espacios públicos. A su semejanza y participando del mismo estilo arquitectónico serán construidas la Plaza de la Constitución en San Sebastián (1817-1823), sobre el mismo lugar en que estuviera otra anterior de factura barroca, proyectada por Hércules Torrelli en 1722, y arrasada, junto con el resto del casco viejo donostiarra por las tropas anglo-portuguesas en el transcurso de la Guerra de la Independencia, y la Plaza Nueva en Bilbao, finalizada en 1851 si bien iniciada años antes según planos de Avelino de Goicoechea.

El interés de la magna obra del arquitecto vasco no termina aquí. A diferencia de otras operaciones de esas características, que han traído aparejadas acciones quirúrgicas sobre la trama orgánica preexistente, la plaza mayor vitoriana ofrece una disposición exenta. Además, la línea de fachada exterior de su flanco de poniente cierra el oriental de la contigua Plaza de la Virgen Blanca o Plaza Vieja. El coetáneo Paseo de Los Arquillos, digno complemento formal de ese ágora, armoniza el desnivel topográfico y los caseríos del barrio alto y del nuevo apéndice dieciochocentista. Vale la pena reproducir la descripción que de él hace Ignacio Aldecoa en uno de sus cuentos titulado *El silbo de la Lechuza* (1965), como

«...un paseo romántico. Tuvo su vida en tiempos del miriñaque, y ahora era una desolación. Construido en la parte vieja de la ciudad, grandes fanales con pequeñas bombillas de amarillenta luz le daban un viso escenográfico teñido de melancolía. Discurría por lo que habría sido el tercer piso de una manzana de casas en la que estaba construido como una gigante balconada o galería».

Los años centrales del siglo pasado asisten a la difusión de los logros económicos y técnicos de la Revolución Industrial a favor del amplio período de paz que se inaugura con el final de las Guerras Napoleónicas. Los despojos del absolutismo son barridos por una burguesía ascendente que impone sus valores civiles y capitalistas. Como uno de los signos más llamativos de ese triunfo muchos de los cinturones pétreos que asfixiaban las viejas y hacinadas poblaciones medievales desaparecen o son convertidos en áreas de recreo y de interés arqueológico. Los baluartes son sustituidos por las vías férreas que unen a ciudades antaño enfrentadas. La línea Madrid-París vincula en su trayecto a Bayona, San Sebastián y Vitoria. Ese doble proceso corre paralelo a la acomodación a los nuevos tiempos, tanto de esas tres localidades como de las dos restantes.

La localidad vasco-francesa une a las transformaciones operadas en su callejero desde 1789 las alamedas marinas y la consolidación, próximo a aquellas, de un

espacio público representativo: la plaza Gramont, presidido por la mole neoclásica del gran edificio de tres cuerpos inaugurado en 1847 destinado a albergar la Aduana, el teatro y el Ayuntamiento. La llegada del ferrocarril en 1863, cuya estación se alza sobre el solar de un antiguo convento, restituye a Bayona el arrabal del Saint Spirit, al otro lado del Adour. Ese apéndice urbano había sido segregado de la misma cincuenta años antes, a raíz de la organización administrativa y territorial emanada de la Revolución Francesa, por cuya razón pasó a depender del vecino departamento de Las Landas. En sus proximidades y alentado por la presencia de ese medio de transporte comienza a desarrollarse un nuevo apéndice urbano de tramo ortogonal.

En las ciudades del lado español, el desbordamiento de los límites de sus respectivos recintos históricos va asociado a las leyes de Ensanche de Poblaciones, proceso no exento, en casi todas las ocasiones, de algún tipo de disputa. En Bilbao, la aplicación de ese mecanismo a partir de 1876 con el trazado del plano de Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer, consagra la supremacía de la villa sobre las anteiglesias limítrofes de Abando (que acoge la nueva área de expansión), Begoña y Deusto, anteriores a aquella, con la que mantuvieron una continua pugna desde su fundación bajo los auspicios de monarquía castellana en el año 1300. Enfrentamiento que, por otra parte, no había sido el único, pues el que mantuvo con el Señorío de Vizcaya había echado por tierra la materialización del Puerto de la Paz. Se trataba de una operación urbanística promovida por Godoy y delineada por Silvestre Pérez en 1807, con arreglo a las normas que presidían el racionalismo ilustrado en materia de diseño de nuevas poblaciones.

San Sebastián asiste al desmantelamiento de sus fortificaciones en 1863. A partir de ese momento la capital Guipuzcoana inicia su expansión hacia el mediodía, regulada por el Plano de Ensanche de José de Cortázar, ganador del concurso convocado tres años antes, que, no obstante, incorpora algunas propuestas contenidas en el proyecto del arquitecto alavés Martín de Saracíbar, clasificado en segundo lugar. El autor del libro sometido a recensión se detiene aquí en la disputa entre boulevardistas y antiboulevardistas, que enfrenta dos formas opuestas de concebir no ya sólo la forma sino la función de la ciudad. Los primeros apostaban por un espacio urbano abundante en paseos, jardines y museos botánicos, enmarcando un modo de vida orientado al veraneo y a los baños de mar. Los segundos consideran excesivo el suelo destinado a zonas verdes, oponiéndose en particular a la avenida arbolada que habría de trazarse sobre la desa-

parecida línea de baluartes (Paseo del Boulevard). Defienden una base económica centrada en la actividad mercantil y portuaria. En línea con ese sentir proponían hacer navegable el río Urumea hasta Amara donde se habilitaría un puerto fluvial.

Al final triunfo se decantaría a favor de los boulevardistas, los muelles, las industrias, y el hábitat obrero terminarían situándose en Pasajes y sus aledaños. San Sebastián se desarrolla a imagen y semejanza de Biarritz o Cannes, importantísimos centros balnearios, de ocio y residencia de las clases adineradas europeas. En este caso bien se podría afirmar que la copia supera a los originales a la hora de modelar una ciudad de servicios, impregnada de un marcado sabor «Belle Époque».

En Pamplona, el enfrentamiento entre la sociedad civil y el poderoso estamento militar, empeñado en mantener a toda costa el gran complejo defensivo que la aprisionaba desde el reinado de Felipe II, termina inclinándose a favor de la primera, aunque tardíamente y no sin grandes dificultades. El paso inicial lo marca el Primer Ensanche, aprobado en 1887, pero llevado a la práctica años después. Se trataba tan sólo de un amago de extensión del plano, por lo reducido de sus dimensiones (6 manzanas repartidas en 56 solares), y por estar situado a intramuros, sobre los glacis interiores de la ciudadela, hecho que lo convierte en caso único. Habría que esperar aún hasta 1921 en que es autorizada la demolición del lienzo meridional del corsé pétreo, al tiempo que se da luz verde al Ensanche aprobado en los albores de 1915, según proyecto de Serápio Esparza. Calificado por Fernando Chueca Goitia como «uno de los más juiciosos y coherentes», tiene por principal eje la Avenida de Carlos III el Noble. Arranca de la Plaza del Castillo, conformada a partir del siglo XVIII en el límite interno de la parte de fortificación suprimida, en unión con la cercana Alameda de Sarasate. Atraviesa de norte a sur, a lo largo de aproximadamente un kilómetro, esa ordenada trama en damero. Así como el monarca que da nombre a esa amplia vía, pone fin en el siglo XV a un período de sangrientas guerras intestinas protagonizado por los tres burgos de San Nicolás, San Cernín y La Navarrería, uniéndolos en un sólo recinto amurallado, la ejecución del segundo Ensanche clausura otra importante etapa, en la que la vida pamplonesa se regía por el toque de corneta y el tañer de campanas, sólo interrumpidos por el desahogo bullicioso de los Sanfermines. A su vez ese nuevo ámbito cumple la finalidad con que fuera diseñado hacia comienzos de la década de los sesenta, momento en que la ciudad inicia su despegue industrial y demográfico.

Vitoria afronta los cambios en su fisonomía con el sosiego que siempre ha caracterizado su existencia. La línea del camino de hierro que une Madrid con la frontera francesa lleva su trazado por el sur de la ciudad preindustrial. A partir de ese momento, el arranque de la segunda mitad del siglo pasado, el ámbito comprendido entre el añadido dieciochesco y la estación protagoniza un crecimiento urbano de predominante contenido burgués y terciario, presidido por la Calle de la Estación, hoy calle de Eduardo Dato. Antaño vereda rural, pasa a convertirse en la arteria elegante, flanqueada por bellos edificios, cuyos bajos albergan lujosos comercios y confortables cafeterías, que principiando en la Plaza de España desemboca en la plaza que se abre ante el edificio ferroviario.

La inmediata posguerra aporta un intento de Ensanche de mano de Miguel y Julián Apraiz, quienes elaboran un anteproyecto, fechado en 1944, y el proyecto en 1947. Se trataba de una propuesta ambiciosa, sobre todo en lo concerniente al desarrollo territorial de la villa, cuando no se pensaba ni de lejos en la fuerte expansión que conocería desde los albores de los años sesenta, inducida por unos factores de similar naturaleza a los que actuaron en Pamplona. No obstante los mecanismos de extensión del plano ignoran, en términos generales lo dispuesto en los años cuarenta.

El contenido del libro no entra a analizar las transformaciones recientes, sobre las que el autor emite opiniones muy negativas en el capítulo introductorio, entre las que cabría reproducir la siguiente:

«Será difícil, para los que en futuros años se dediquen a estudiar la evolución urbana de nuestras ciudades a través de la historia, comprender y asimilar las claves del gradual y progresivo deterioro urbanístico producido en unos pocos años —a partir de 1960— en las periferias de los centros históricos y los ensanches de las capitales vascas, el cual determinó una ruptura drástica con el proyecto cultural de proyectación (s.i.c.) y construcción urbana, que durante siglos configuran la historia urbanística de Euskal-Herria».

Además mantiene que, aunque de forma más amonada, ese modelo sigue presidiendo el crecimiento actual de las ciudades. En lo concerniente a Vitoria adelanta algunas veladas críticas a la impronta que desde el punto de vista morfológico pueda ejercer la presencia en esa capital de las instituciones gubernamentales y legislativas de la comunidad autónoma del País Vasco. Es sabida la querencia por lo faraónico que caracteriza a los nuevos «virreinos» autonómicos a la hora de dilapidar el dinero público, a manos llenas, en edificaciones de dudosa utilidad y gusto estético, pos-

tergando actuaciones realmente necesarias. Frente a todos estos factores negativos, aplicables al conjunto de las ciudades españolas, Iñaki Galarraga aporta una visión orientada a generar un urbanismo respetuoso con los valores culturales y patrimoniales, y con el paisaje heredado. Resulta tan especialmente honesta y valiente esta posición como insólita, pues en los tiempos que corren parecen hallarse en franca mayoría quienes justifican, alaban, e incluso añoran la barbarie urbanística de los años del desarrollismo.— MANUEL ÁNGEL SENDÍN GARCÍA

* * *

MARTÍN LATORRE (Elena) y otros: *La memoria del territorio. Atlas histórico de Santander y su puerto*. Autoridad Portuaria de Santander, 1998, 261 págs.

En Santander, la Autoridad Portuaria (denominación de origen anglosajón que se aplica ahora a las tradicionales Juntas de Obras de nuestros puertos) viene llevando a cabo una actividad editorial que ya ha producido obras estimables, en algunas de las cuales los geógrafos de la Universidad de Cantabria han tenido parte activa.

El *Atlas histórico* que ahora nos ocupa consta de cuatro capítulos: «La Bahía. Naturaleza y espacio geográfico», «Santander, enclave marítimo preindustrial», «Industrialización, desarrollo urbano y portuario» y «Santander y su puerto a finales del siglo XX». El primero, de carácter introductorio, es obra de José Ortega Valcárcel; los tres restantes son fruto de la colaboración de diversos autores entre los que, además del propio Ortega, se cuentan varios geógrafos (Esmeralda González, Elena Martín, Ángela de Meer, Fernando Silió), junto con historiadores, ingenieros y arquitectos, cuyos trabajos se inscriben dentro de una estructura lógica, de tal modo que la diversidad de autorías no se traduce en inconexión o discordancia. Cada uno de esos tres capítulos va seguido de una selección de mapas y planos del respectivo período histórico, a los que se añaden, en su caso, imágenes aéreas fotogramétricas.

Los textos son breves pero, en general, precisos y rigurosos, suministrando en conjunto una visión sintética de la ciudad y el puerto, desde la Antigüedad hasta nuestros días, enriquecida por las ilustraciones que los