Unas notas* sobre historia urbanística

(Some notes on urban planning history)

Unzurrunzaga Galdos, Ernesto
Eusko Ikaskuntza
Miramar Jauregia – Miraconcha, 48
20007 Donostia

BIBLID [1137-442X (2001), 8; 269-307]

El artículo traza unas pinceladas, unos apuntes necesariamente genéricos sobre historia urbanística, estructurados en capítulos sobre la ciudad antigua, la ciudad medieval, el período del renacimiento y el barroco y, finalmente, la ciudad industrial. Se ha procurado prestar la mayor atención al origen histórico de conceptos y de temas que tienen que ver con el urbanismo y la ordenación del territorio y a la forma en que éstos han sido tratados en cada época y en cada civilización.

Palabras Clave: Ciudad. Territorio. Urbano. Rural. Ubicación. Plaza. Calle. Mercado. Morfología. Gobierno municipal. Finanzas municipales. Capital. Industrialización. Proceso de Urbanización. Vivienda. Salubridad. Infraestructuras. Planificación urbana. Ordenación del territorio. Ensanche.

Artikulu honek hirigintza-historiari buruzko pintzelada batzuk, ohar –ezinbestean– orokor batzuk ematen dizkigu, hainbat kapitulutan egituraturik: antzinako hiria, Erdi Aroko hiria, Errenazimendu eta barrokoaren aldia eta, azkenik, hiri industriala. Hirigintza eta lurraldearen antolamenduarekin zerikusia duten kontzeptuen eta gaien jatorri historikoa, bai eta horiek aro eta zibilizazio bakoitzean izan duten tratamendua aztertzen saiatu gara arretarik handienez. Halaber, hirigintza-historia hori historia ekonomiko eta sozialarekin erlazionatzen saiatu gara, eta kapitulu bakoitzean, aroaren ikuspegi orokorrarekin batera, atal bat eskaini diogu Euskal Herrian izan duen eragina laburki islatzeari.

Giltz-Hitzak: Hiria. Lurraldea. Hirikoa. Nekazaritza girokoa. Kokapena. Plaza. Kalea. Merkatua. Morfologia. Udal gobernua. Udal gobernuak. Kapitala. Industrializazioa. Hirigintza Prozesua. Etxebizitza. Osasungarritasuna. Azpiegiturak. Hiri plangintza. Lurraldearen antolamendua. Zabalunea.

L'article trace quelques traits, quelques notes nécessairement génériques sur l'histoire urbanistique, structurés en chapitres sur la ville antique, la ville médiévale, la période de la renaissance et du baroque et, finalement, la ville industrielle. On a tenté de prêter la plus grande attention sur l'origine historique de concepts et de thèmes qui ont une relation avec l'urbanisme et l'aménagement du territoire et sur la façon qu'ils ont été traités dans chaque époque et dans chaque civilisation. On a essayé de relier cette histoire urbanistique avec l'histoire économique et sociale et, dans chaque chapitre, en même temps qu'une vision générale de l'époque, on a dédié un paragraphe à ébaucher sa projection en Euskal Herria.

Mots Clés: Ville. Territoire. Urbain. Rural. Situation. Place. Rue. Marché. Morphologie. Gouvernement municipal. Finances municipales. Capital. Industrialisation. Processus d'Urbanisation. Habitation. Salubrité. Infrastructures. Planification urbaine. Aménagement du territoire. Expansion.

---

* Se relaciona esta historia urbanística con la historia económica y social y, en cada capítulo, junto a una visión general de la época, se ha dedicado un apartado a esbozar su reflejo en Euskal Herria.

INTRODUCCIÓN

La realidad urbana y territorial es muy compleja. En una primera aproximación, al igual que ocurre en otros ámbitos del conocimiento, el intentar poner orden en ese aparente caos y hacerla comprensible parece una tarea difícil. El mismo concepto de ciudad es ambiguo porque con tal denominación se hace referencia a realidades muy distintas. El conocimiento que tenemos de las ciudades que nos rodean ya pone de manifiesto que cada ciudad es un mundo diferente y que cada una tiene su identidad propia que permanece y que se transforma al mismo tiempo. Sin embargo, necesariamente, todas tienen algo en común.

Históricamente las primeras ciudades se forman tras la revolución agrícola que tiene lugar en la época neolítica y que da origen a las civilizaciones mesopotámica y egipcia[2]. Para ello será preciso que el hombre descubra los secretos de la agricultura y de la metalurgia. El conocimiento de los efectos de la irrigación y el barbecho transforman la técnica agrícola y estos progresos juntamente con la cría de animales domésticos permiten al hombre por primera vez hacerse cargo del control de sus medios de subsistencia y escapar de la servidumbre del hambre. La aplicación sistemática de estos descubrimientos le permitirá asegurarse de forma permanente de un *excedente de víveres que dependerá solo de su propio trabajo*. Por cada grano sembrado en Mesopotamia se recogía una cosecha de cien[1]. La existencia de ese excedente permanente de víveres permite que las técnicas artesanales logren su autonomía y puedan especializarse y perfeccionarse. Simultáneamente[3] se produce el descubrimiento de los metales, materia prima básica del trabajo artesanal, que tiene una enorme repercusión, en primer lugar, en la productividad agrícola que dará un salto con la utilización de instrumentos de trabajo metálicos combinados con la tracción animal. La sociedad podía a partir de estos descubrimientos alimentar a centenares, luego millares de hombres que no participaban directamente en la producción de víveres[4]. La aldea, luego la ciudad, podía separase del campo. Nacía la civilización.

Esas primitivas aldeas, luego ciudades, donde distintas familias viven en proximidad deben enfrentarse colectivamente a necesidades comunes, necesidades materiales y espirituales cuya satisfacción de forma individual carece de sentido: la vía pública, el mercado, la defensa, el templo, el lugar o edificio para impartir la justicia o para ocuparse del gobierno de los asuntos de la colectividad, todo este espacio es un *espacio de dominio público que*

---

1. Este artículo se ha elaborado en base a unas notas que se recogieron en el curso organizado por Eusko Ikaskuntza en 1997/1998 sobre "La ordenación y la gestión del territorio" y a unas lecturas complementarias. En razón a la brevedad exigida no se han incluido una serie de cuadros estadísticos, gráficos y planos que estaban en el texto original y que facilitaban la comprensión del texto.

2. El desarrollo de la agricultura por irrigación del suelo, la existencia de un excedente permanente de víveres, la especialización del artesanado y la aparición de la vida urbana se presentan sucesivamente en los valles del Nilo, del Tigris y el Eufrates en el quinto milenio a.C.; en el valle del Hoang-ho en China, en Irán, y en la isla de Chipre en el cuarto milenio a.C.; en el Valle del Indo, en Asia Central y en la isla de Creta en el tercer milenio a.C.; en la Grecia continental, en Anatolia, en el Valle del Danubio y en Sicilia en el segundo milenio a.C.; en Italia y en Arabia meridional en el primer milenio a.C.; en Africa occidental y en América en el primer milenio de nuestra era. En Gordon Childe. *"De la prehistoire a l´histoire"*. Gallimard. 1961.

3. El cobre en el sexto milenio a. C en los valles del Tigris y el Eúfrates; el estaño y una aleación de cobre y estaño llamada bronce en el tercer milenio a.C en Mesopotamia y Egipto; el hierro 1300 a.C es descubierto por los hititas en el Asia Menor. En Gordon Childe. *"De la prehistoire a l´histoire"*. Gallimard. 1961.

4. Cuatro mil años a. C. encontramos ciudades sumerias con varios millares de habitantes: Ur se estima que alcanzó a tener en torno a los 14.000 habitantes. Lagash, Umma y Khafadje en el tercer milenio a. C se situaron respectivamente en torno a los 19.000, 16.000 y 12.000 habitantes. En Gordon Childe *"De la prehistoire a l´histoire"*. Gallimard 1961.

es compartido por todos los habitantes. Todo él coexiste con un dominio privado que es usado o consumido de forma privada. Por otra parte, esa aldea se establece con una *relación de dependencia o de dominio sobre el territorio*. Las dos cosas, la aldea y el territorio están íntimamente unidas, la aldea no podría existir sin el territorio que le ofrece un emplazamiento que le pone al abrigo de las inclemencias meteorológicas o de ataques enemigos; ni podría prescindir del territorio circundante que le abastece de alimentos y de otras necesidades materiales. La sedentarización y el establecimiento de asentamientos fijos es, por otro lado, la primera condición para que se establezcan y se consoliden *rutas y caminos que comuniquen entre sí las distintas aldeas* y permitan la circulación y el intercambio de dones, mercancías y de personas. Por lo tanto, ya en las primitivas civilizaciones encontramos de forma embrionaria aquello que hoy denominamos *ciudad, sistema urbano y territorio.*

Luego, en el curso de la historia el contenido de estos conceptos va variando, cada elemento de ese espacio público se modifica y se enriquece, por ejemplo, del sendero de la primitiva aldea mesopotámica se pasa a una concepción mucho más compleja en la antigua Roma donde existe ya una trama viaria y una jerarquización de la misma que, de acuerdo a la naturaleza del tráfico, distingue distintos tipos de vías urbanas[5], además de la red de calzadas que parten de ella para hacerla accesible a todo el imperio. Pero esta modificación del dominio público no es solo de orden *cuantitativo* sino que también se amplía en el orden *cualitativo* pues aparecen y se satisfacen nuevas necesidades, muchas de las cuales surgen con el progreso de la civilización material y con el aumento del tamaño de las ciudades como la higiene y la salubridad, la traída de aguas, etc... *La participación de los habitantes* en el gobierno de los asuntos ciudadanos es otra cuestión crucial que recibe distintas respuestas. Nada tiene que ver, por ejemplo, la concepción sobre el gobierno de la ciudad y la participación ciudadana que existe en la ciudad griega de la que existe en la ciudad musulmana. Cambia también la naturaleza de la *relación entre la ciudad y el territorio*. Una sabiduría tradicional común a muchas civilizaciones y culturas reclama que deben preservarse los equilibrios naturales. Los bosques, el agua, los suelos agrícolas, el paisaje o el aire puro son bienes públicos que deben ser respetados en provecho de toda la comunidad y de las generaciones venideras pero, muchas veces, impelidos por el sistema económico vigente, y si existen posibilidades técnicas para ello se expolian estos recursos naturales que nos ofrece gratuitamente el territorio y se ponen en peligro o se rompen estos equilibrios[6]. La *malla que forma el sistema urbano* y el peso y las funciones de cada ciudad en ese sistema son también cuestiones que se transforman y evolucionan, a veces la misma malla se rompe y aparece otra nueva como cuando se desmoronan los grandes imperios o se producen revoluciones tecnológicas como la que tiene lugar cuando se produce la revolución industrial.

Hay que notar, sin embargo, que, como decíamos al principio, cada ciudad preserva siempre su singularidad que consiste en el carácter original de las respuestas a los retos que se le han planteado a lo largo de la historia para mejor organizar la vida en común. Esa

---

5. El "itinera" es un vial solo para peatones, el "actus" solo para un carro y el "viae" consiste en una calle amplia.

6. Ya en el siglo V a. C. Platón se lamenta: *"... Pero hubo un tiempo en que este país era inigualado, y en las colinas los suelos eran cultivables y en lugar de marismas, como se llaman ahora, había planicies llenas de tierra fértil y estaba llena de bosques en las montañas de los que todavía hoy quedan rastros visibles. Estas tierras eran enriquecidas por las lluvias anuales que nos daba Zeus que no se perdían como pasa ahora que fluyen por la tierra desnuda hacia el mar sino que se retenían en las capas magrosas del suelo y eran absorbidas hacia el interior y así abastecían a los poblados con abundantes suministros de surtidores y torrentes como podemos comprobar todavía hoy por las fuentes que ya no manan... El país estaba ocupado por auténticos campesinos que hacían del campo su único trabajo, poseían las tierras mas excelsas, una gran abundancia de agua y disfrutaban del clima propio de las estaciones templadas"*. Citado en la *"Guía de Supervivencia para la Agenda 21 Local"*.

identidad de las ciudades que se mantiene a lo largo de la historia se fundamenta en rasgos de índole material y espiritual. Desde luego el que a primera vista destaca es el *emplazamiento físico* que inevitablemente distinguirá siempre a una ciudad de otra, el vínculo que une la ciudad al territorio es una cuestión de la máxima importancia y es siempre una respuesta original que obedece a problemáticas antiguas que estaban planteadas en el momento de la fundación de la ciudad pero que indudablemente afectan a la ciudad contemporánea. Pero no es solo el emplazamiento el que identifica a una ciudad, su estructura física, su trama viaria es también un hecho original que, además, permanece inalterable y trasciende las épocas históricas. Los urbanistas que han estudiado la evolución temporal de las ciudades han constatado que si bien la edificación se transforma y se sustituye con el paso del tiempo, la trama de la ciudad permanece inalterada, es lo que llaman la *ley de pervivencia del plano*. Los holandeses que fundaron Manhattan en 1615 la organizaron de acuerdo a la clásica cuadrícula regular en calles y manzanas de determinada dimensión y luego construyeron sobre las pastillas resultantes. Las antiguas cabañas son ahora rascacielos, los edificios han cambiado con las épocas y las técnicas constructivas pero el plano inicial de la ciudad permanece tal como lo concibieron sus fundadores. En Córdoba, Toledo o Granada se conservan aún barrios donde el trazado musulmán permanece incólume. Otro tanto podemos decir de nuestros cascos medievales. Pero no son solo las raíces materiales las que fundamentan la singularidad de las ciudades, algunos autores encuentran también motivos de *índole espiritual* para cimentar esa identidad, "un conjunto de costumbres y tradiciones"[7] peculiares y también un sentimiento de pertenencia, un "patriotismo de ciudad"[8].

Las ciudades no son islas solitarias, forman parte como hemos dicho de un sistema urbano pero en un sentido más amplio forman parte de una civilización con la que comparten una cultura, unos valores, un modo de vida y un sistema de gobierno, por lo que las respuestas de cada ciudad guardarán fuertes similitudes con las propias de otras ciudades que pertenezcan a su misma civilización y, en cambio, diferirán de las que ante los mismos problemas adopten ciudades de otras civilizaciones. Según Ernst Egli los elementos estructurales que componen la ciudad son: la casa, la calle, la plaza, los edificios públicos, y los límites que la definen dentro de su emplazamiento espacial, ahora bien, todos estos elementos obedecen a una *concepción unitaria que es característica de cada civilización* y de cada época y que obedecen a circunstancias espirituales y a condiciones nacidas del entorno físico, de modo que, estos elementos que forman la estructura urbana no pueden combinarse de una forma heterogénea, no puede presentarse una calle musulmana con edificios de fachada barrocas, ni puede darse una catedral junto a un ágora clásica.

Con el flujo del tiempo las ciudades evolucionan, se transforman, se expanden o declinan, son destruidas o derrotadas militarmente y absorbidas por otras civilizaciones como ha ocurrido en tantas ciudades del Mediterráneo y las huellas de ese pasado se acumulan y se reflejan claramente en la ciudad actual que se constituye en depositario y en archivo de la historia.

La aparición de las ciudades da origen a los conceptos *urbano y rural,* dos conceptos sociológicos opuestos de larga tradición. Lo rural tiende a asociarse con formas naturales de vida, con el medio ambiente, con los valores comunitarios y relaciones de vecindad pero

---

7. Robert E. Park. The City. Citado por F. Chueca en *"Breve historia del urbanismo"*. Alianza Editorial. 1968.

8. Este sentimiento está adquiriendo gran relevancia en la Europa actual paralelamente a la pérdida de poder de los grandes estados nacionales. Maravillas Rojo: *"L'amenagement urbain et ses retombées sur l'emploi. Le cas de Barcelona"*. Coloquio sobre Urbanismo y Empleo. Lisboa 1998.

también con valores negativos como la ignorancia y el aislamiento. En cambio lo urbano se asocia con la comunicación, la modernidad, el progreso pero también con valores de signo opuesto como el ruido, la contaminación, la prisa o las ambiciones. Hace dos mil años ya sentenció Terencio Varrón que *"Dios hizo el campo y el hombre la ciudad*". En muchas obras de literatura pueden detectarse estas distintas percepciones de lo urbano y lo rural que se manifiestan en la nostalgia por la pérdida de los valores comunitarios campestres o en la añoranza por la desaparición de las relaciones de convivencia de viejos barrios urbanos demolidos. Pero esa oposición urbano/rural evoluciona y hoy en muchos países desarrollados el grado de urbanización es tan elevado que es casi inexistente.

LA CIUDAD ANTIGUA

Las investigaciones arqueológicas aportan abundante información que nos revela las grandes diferencias que existen entre las ciudades antiguas. En las *ciudades-capital de los grandes imperios orientales* que se sitúan en los valles del Nilo, del Tigris y del Eufrates destacan sobre manera los enormes complejos palacio-templo característicos de aquellos imperios divinizados, mientras que apenas se encuentran restos de otras construcciones y las que se conservan muestran casas minúsculas y simples y la ciudad apiñada en torno a esas gigantescas construcciones en condiciones materiales y morales de evidente subordinación. En algún caso como en Mohenjo-daro se encontraron restos de un poblado, una urbanización en retícula cuadricular, de obreros que trabajaban en la construcción del templo.

Las ciudades-estado griegas tienen un carácter muy diferente. Muchas están ubicadas en terrenos irregulares[9] perfectamente adaptadas a la topografía y fortificadas, otras carecen de murallas como las ciudades cretenses porque su carácter insular las protege de eventuales asedios. También en estas ciudades los templos que expresan el mundo espiritual de los griegos ocupan un lugar relevante; pero las casas son más confortables y más complejas; el palacio real es mas modesto y se ubica en el centro de la ciudad, contiguo a una plaza pública. Ese palacio nada tiene que ver con los palacios de los monarcas mesopotámicos que se encuentran aislados y son inaccesibles para el pueblo. Estos reyes griegos no tienen ese carácter divino y esa composición urbana evidencia que la jerarquización social es mucho menos acusada.

Con el desarrollo de la idea democrática aparecen nuevos elementos urbanos característicos de la *polis* griega que reflejan la participación del pueblo[10] en los asuntos de la comunidad, generalmente estos edificios (sala para asambleas municipales, cámara municipal, etc...) se sitúan en torno al *ágora*, la plaza pública, donde se hacía el mercado y que luego se constituyó en el centro político de la ciudad.

---

9. Respecto a la ubicación Platón se fija en las necesidades de defensa y en la salud, así dice en las Leyes: *"Los templos estarán situados alrededor del ágora y la ciudad entera estará edificada en altura, en un círculo en pos de la defensa y en pos de la pureza*". Luego da recomendaciones sobre la ubicación idónea del gimnasio, lugares de instrucción y teatros. Por su parte, Aristóteles propone una orientación adecuada, la sur, por considerarla más saludable, también recomienda la aplicación de las máximas hipocráticas: existencia de fuentes, estanques, etc...

10. La primera evolución desde la ciudad aristocrática a la ciudad democrática se produce en la Atenas de Pericles hacia el siglo V a. C. Sin embargo no todos los habitantes de la ciudad griega son ciudadanos y tienen por lo tanto derechos políticos, solo un sector de la población tiene esta categoría. Los esclavos, campesinos, los extranjeros, etc... carecen de estos derechos. En cada ciudad-estado (Atenas, Esparta ...) la situación es diferente y en cada una de ellas el sistema de gobierno se modifica con las luchas sociales y políticas a lo largo de su historia.

Además de los edificios político-administrativos que se sitúan en el corazón de la ciudad, tenemos en la ciudad griega otras construcciones destinadas a la diversión y al ocio del pueblo: los teatros al aire libre, la biblioteca y los estadios para los juegos olímpicos, hay edificios donde se imparte enseñanza, la *academia,* otros donde se toman baños, etc... Es decir, en lugar de un amasijo de viviendas humildes abrumado por la presencia imponente de un palacio-templo tenemos una estructura mucho mas compleja con multitud de edificios destinados a la cultura y al disfrute general.

Para los griegos la vida pública es la esencia de la ciudad. Aristóteles llama ciudadano a "*aquél que tiene la facultad de intervenir en las funciones deliberativa y judicial de la misma y ciudad en general al número total de estos ciudadanos que basta para la suficiencia de la vida".* Se trata como se ve de una definición política de ciudad. Para Ortega y Gasset la ciudad por excelencia es esta ciudad clásica donde el elemento fundamental es la plaza, *"la urbe es, ante todo, esto: plazuela, ágora, lugar para la conversación, la disputa, la elocuencia, la política".*

La trama física de la ciudad griega consiste por lo tanto en una unidad separada del campo y formada por tres ámbitos articulados pero diferenciados: las áreas privadas, las áreas públicas y las áreas sagradas.

En aquel ambiente en el que tiene lugar el primer avance de la idea democrática, de la filosofía y de las ciencias nace también el urbanismo como una teoría racional de la ciudad que pretende resolver los problemas y las deficiencias de las ciudades naturales que, hasta ese momento, se han construido espontáneamente sin seguir un plan racional preconcebido. El hombre al que se considera el primer urbanista fue Hippodamos de Mileto, contemporáneo de Pericles. En general se le atribuye la sistematización del trazado ortogonal de la trama urbana, aunque parece que esta fórmula ya había sido empleada con anterioridad. No fue solamente un teórico del urbanismo sino que planificó importantes ciudades como Rodas y más tarde se construyeron otras no menos importantes inspiradas en sus principios como Mileto, Prienne, Cnido, Olinto, Agrigento y Selinonte.

El imperio romano fue una curiosa federación de ciudades-estado, herederas desde el punto de vista urbanístico de las ciudades griegas con una ciudad-estado metropolitana que era precisamente la ciudad de Roma. Adoptaron, por lo tanto, todos los criterios en cuanto a emplazamiento, morfología, áreas y tipo de edificios así como los refinamientos de las ciudades griegas: alcantarillado, traída de aguas, agua corriente, termas, pavimentos, servicio de incendios, mercados y otras infraestructuras.

La obra urbana más importante de este Imperio es sin duda alguna la misma ciudad de Roma: su trama urbana es irregular y destacan en ella distintas áreas monumentales (Campidoglio, Palatino, Campo de Marte, etc...). Llega a tener en el siglo III después de JC un millón de habitantes. Una aglomeración urbana de este tamaño necesita enormes aprovisionamientos de víveres y de todo tipo de productos que son enviados desde las distintas regiones del imperio a través de una importante red viaria. Las necesidades de higiene imponen la creación de una red de infraestructuras en materia de suministro de aguas y saneamiento. Aparecen jardines públicos en el interior de la ciudad. En la tipología de la edificación privada al lado de los *domus* aparecen edificaciones residenciales en altura, los *insulae*, cuyas alturas se regulan[11]. Existe una gestión urbanística de la ciudad como lo

11. El emperador Augusto estableció una altura máxima de 21 metros, seis o siete pisos, Trajano redujo el límite a 18 metros, cinco o seis pisos.

prueba lo que cuenta Tácito sobre la reconstrucción de la ciudad tras el incendio provocado por Nerón, (64 d. JC): la ciudad no fue reconstruida de manera desordenada sino que *"se midió la estructura de los barrios, se ensancharon las calles, se limitó la altura de los edificios, se abrieron plazas, se añadieron porches para la protección de las fachadas de las insulae... Nerón prometió construir estos porches a su costa y ceder las áreas reconstruidas a sus dueños... En algunas partes los edificios debían construirse sin madera con piedra albina o albana que es refractaria al fuego, los edificios no podían tener paredes comunes sino cada uno sus propios muros... Estas disposiciones adoptadas por razones prácticas también aportaron belleza a la nueva ciudad*[12].

Fuera de la metrópoli romana, hay una tipología urbana más diversa: hay ciudades que en un principio eran indígenas que fueron luego ampliadas de acuerdo al urbanismo romano como, por ejemplo, debió ser el caso de Numancia; hay ciudades helenísticas romanizadas y, finalmente, otras fueron en su origen campamentos militares. La aportación más original y característica tuvo lugar en estas últimas. Estas ciudades formaban un perímetro rectangular amurallado. El recinto estaba cortado por dos grandes calles principales a veces porticadas que se llamaban el *cardo* en la orientación Norte-Sur y el *decumanus* con la orientación Este-Oeste. En el cruce de ambos solían estar el foro, los templos y el resto de los edificios públicos. El resto de las manzanas que correspondían a las calles del antiguo campamento militar solían ser perfectamente regulares. La ciudad de Timgad ubicada en Argelia constituye un buen ejemplo de ciudad de nueva fundación proyectada y construida de acuerdo a unas normas comunes en el urbanismo romano. Es parecida a otras ciudades surgidas a partir de campamentos como Viena, Ratisbona, o Lauriacum en Austria. La ciudad de nueva fundación más importante de la península fue la *Colonia Augusta Emerita* que llegó a medir tras distintas ampliaciones 9400*350 metros, las calles debían ser bastante regulares como lo indica la red de cloacas. Se conservan aceras enlosadas con grandes piezas y pueden reconocerse los trazados del cardo y decumanus. Otras ciudades importantes fueron *Caesar Augusta*, Córdoba, que luego serán ciudades musulmanas, y Tarraco.

Los romanos que, como hemos apuntado, adoptaron la idea de la cuadriculación de Hippodamos la utilizaron no solo en la planificación de la ciudad sino que la extendieron como criterio para dominar y ordenar los territorios que conquistaban. Los rastros de la centuriación romana[13] son visibles aún en los parcelarios de distintas regiones de Italia como Imola y el Valle del Po e incluso pueden observarse en planos de la Barranca del siglo XVIII en Navarra.

LAS CIUDADES ANTIGUAS VASCONAS

Fueron los romanos los que dominaron y ordenaron por primera vez el territorio vascónico. Según Estrabón[14] los romanos distinguen en Vasconia dos áreas: el *ager vasconum*, la vasconia mediterránea, llanuras extensas de tierras feraces dedicadas a las labores agríco-

---

12. Citado por Leonardo Benevolo: *Diseño de la ciudad-2*.

13. Los romanos crearon un sistema topográfico para medir el terreno basado en un sistema cuya unidad era la *centuria*, que se subdividía en *actums*, a su vez 25 centurias formaban un *sectum*. Esta unidad estaba relacionada con el premio que recibían los soldados veteranos cuando se retiraban. La centuriación consistía en fijar mojones cada 120 pies en la dirección Norte-Sur y en la Este-Oeste. De esta forma se hacía una parcelización del territorio y de acuerdo a él se construían las vías de comunicación, las ciudades o se distribuía el terreno para uso agrícola.

14. Julio Caro Baroja: *Los vascos*. 1971. Ediciones ISTMO. Madrid.

las –ésta es la parte que será objeto de la centuriación– y el *saltus vasconum,* la vertiente cantábrica montañosa y agreste, rica en recursos minerales y forestales. Hasta ahora se pensaba que la colonización romana se había limitado al *ager* pero recientes descubrimientos ponen de relieve su presencia activa también, aunque seguramente menos relevante, en la vertiente cantábrica, no solo en Oiasso para explotar sus minas sino también en otros puntos cercanos a la costa, entre otros en la Ría de Gernica. Se habla de un puerto, *Flaviobriga*, aún no localizado, que podría situarse en la desembocadura del Nervión o en Castro y se sabe que había una importante navegación de cabotaje que unía estos puntos con Bayona (*Lapurdum*), guarnición romana en el siglo IV, y Burdeos (*Burdigala*).

Tres ciudades destacan entre las demás que, curiosamente, tienen la misma raíz "hiri", Iruña (*Pompaelo*); Iruña, hoy yacimiento arqueológico cerca de Vitoria/Gasteiz; e Irún posiblemente conectada con *Oiasso*, que, según las últimas excavaciones, era de una importancia mayor de la que se pensaba. El primer sistema urbano articulado por una red de comunicaciones y con determinado reparto de funciones se establece pues en el País Vasco en esa época. La ciudad principal es Pompaelo (Iruña), al lado de una de las principales vías de comunicación de la época, el "Itinerario Antonino", que procedía de *Asturica* (Astorga) y tras cruzar la ciudad se bifurcaba tomando un ramal la dirección de los Pirineos hacia *Burdigala*, en las Galias, y la otra hacia *Caesar Augusta* (Zaragoza) y *Tarraco* (Tarragona) en el Valle del Ebro. Según Estrabón había también ya en su época una calzada, cuyo trazado exacto no se conoce, que conducía desde Pamplona a *Oiasso*[15]. Ello significa que Vasconia estaba integrada en un sistema global con una lengua y una moneda únicas y un mercado también unificado como lo muestra, por ejemplo, el que se hayan encontrado objetos que procedían del otro extremo del Imperio.

Desde un punto de vista económico parece evidente que el centro de gravedad básico de la antigüedad es el Mediterráneo y que Vasconia se encuentra geográficamente bastante alejada de su fachada marítima, por ello la influencia civilizatoria y la mejora del nivel de vida material fue seguramente menor que en otros lugares de la península, aunque dejó su huella. Como aspectos materiales mas destacados cabe señalar que con el Imperio Romano se introdujo la agricultura con arado, se generalizó la tracción animal, se desarrollo la ganadería y el pastoreo, se introdujeron nuevas especies arbóreas importantes para la alimentación humana, entre otros posiblemente el castaño y comenzó también la explotación forestal. A la circulación local se le añadió la circulación general del Imperio que afectaba principalmente a las riquezas minerales y forestales. Y se fundaron villas y *"fundi*" en emplazamientos en llanuras y núcleos comerciales a lo largo de esas vías de circulación general. En esta época se produce ya la primera disparidad en el desarrollo económico entre las dos vertientes cantábrica y mediterránea, claramente a favor de esta última.

Las investigaciones arqueológicas más recientes cifran en cinco siglos la presencia romana en nuestro país, los dos primeros siglos de nuestra era serían los más beneficiosos para la economía y el nivel de vida material, los siguientes son de declive, de disminución de la circulación y de crisis final en el siglo V de nuestra era. Aunque tenemos estas noticias generales legadas por el geógrafo Estrabón y otras que se han deducido de las investigaciones arqueológicas y epigráficas no disponemos de conocimientos muy precisos sobre la morfología y la riqueza y diversidad de la vida urbana en esas primeras ciudades vascas.

---

15. *"... la vía que parte de Tarraco y va hasta los vascones del borde del Oceano, a Pompelona y a Oiasuna, ciudad alzada sobre el mismo Océano*" más tarde añade que *"esta calzada mide 2400 estadios y se termina en la frontera entre Iberia y Aquitania"* en *Geographica* de Estrabón. Citado por Elena Barrena Osorio en *"Historia de las vías de comunicación en Gipuzkoa"*. Editado por la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Hay, no obstante, alguno datos y deducciones que nos ofrece el polígrafo Caro Baroja[16], según él, Pompaelo "... *gozaba de un pasar floreciente y se desenvolvía dentro de la vida jurídica, social, religiosa y económica típicamente latina en la época de Nerón"* (siglo I).

Monumentos epigráficos revelan estrechas relaciones de aquella ciudad con personalidades de otras ciudades o la existencia de naturales de él en otras ciudades cultas de la costa mediterránea. Hay vestigios de la existencia de templos dedicados a divinidades romanas y es probable que hubiera un teatro y otros establecimientos públicos y se dieran diversos espectáculos característicos de la cultura latina. Una vida parecida debió desarrollarse en la otra Iruña situada en una colina próxima a la actual Vitoria/Gasteiz.

LA CIUDAD MUSULMANA

Una civilización diferente que ha producido ciudades que poco tienen que ver con esa ciudad clásica grecolatina, que es la primera que deja sus huellas en nuestro país, es la musulmana. Aunque los árabes conquistan multitud de ciudades construidas según el patrón grecolatino generalmente no las respetan ni se inspiran en ellas, mas bien parece que sus ciudades estén relacionadas con la morfología que presentan las ciudades de los antiguos imperios orientales.

Para entender el urbanismo musulmán es preciso remitirse a su libro sagrado, el Corán que, como se sabe, propugna una teocracia igualitaria y que encierra todas las reglas por las que deben regirse los creyentes La clave para entender su urbanismo nos la da el capítulo XLIX llamado *el santuario*[17], en el que se denomina con este término religioso a la casa del musulmán. Si la ciudad de Aristóteles es un conjunto de ciudadanos interesados en la cosa pública la ciudad musulmana es un conjunto de creyentes interesados en el mas allá.

Lo que caracteriza a la ciudad musulmana es lo privado, lo doméstico y secreto en contraste con la preeminencia de lo público y de lo civil que son las señas de identidad de la ciudad grecolatina. Toda la ciudad musulmana es indiferenciada, el aspecto exterior no nos dice si nos encontramos ante un palacio o una casa miserable. Los palacios más fastuosos se ocultan tras inexpresivas murallas. Levantar una fachada espléndida ante una plaza o una calle para exhibir su afortunada condición sería un comportamiento impropio de un buen musulmán porque ofendería a ese sentido de igualdad fundamental. Esa fachada espléndida la construirá delante de un patio suyo, propio, para su contemplación exclusiva y para no ofender a quien no la pueda tener.

La fachada pública carece pues de importancia en contraste con la ciudad clásica donde la fachada y el escenario eran lo esencial. Pero desaparece también el ágora, la plaza pública, como lugar de relación política que es sustituida por el patio de la mezquita que tiene una función diferente de meditación religiosa y de comunicación con Dios. Por supuesto, al desaparecer la idea democrática desaparecen los edificios públicos para las asambleas ciudadanas, y desaparecen también los teatros, las bibliotecas, los estadios, los circos… considerados espectáculos impíos. Desde nuestro punto de vista la simplificación y por tanto la regresión con respecto a la ciudad clásica es patente. Solo conservan los

16. Julio Caro Baroja: "*Los pueblos del Norte". 1973.*

17. "*El interior de tu casa es un santuario. Los que lo violen llamándote cuando estés en él faltan al respeto que deben al interprete del cielo. Deben esperar a que salgas de allí, la decencia lo exige*". Esta es la única referencia del Corán a la casa/ciudad.

hamam, los baños, que se constituirán en el único lugar de relación social, y el *zoco*, el mercado, cuyo ajetreo y bullicio contrasta con los barrios de viviendas normalmente desiertos y silenciosos. Como elementos arquitectónicos singulares de estas ciudades destacan las puertas (el *Bab*) de sus recintos amurallados.

La *calle*, que es el rostro de la ciudad occidental donde se ofrecen al público los palacios, las viviendas burguesas, los edificios públicos, los monumentos religiosos y civiles no existe como tal. Según Fernando Chueca[18] la ciudad occidental sea clásica, medieval o moderna se organiza desde fuera hacia adentro, desde la calle, espacio colectivo, hacia la casa, espacio doméstico, predomina, pues, una idea de interés general por encima del privado. En cambio, en la ciudad islámica el sentido es el inverso, todo se construye desde dentro hacia fuera, lo privado primaría sobre el interés general.

Sea como fuere el resultado de multitud de construcciones privadas sin este sentido colectivo de la ciudad y sin un planteamiento preconcebido es que la dirección de las callejuelas que se forman subrepticiamente ocupando y uniendo los huecos entre casa y casa son, como no podía ser de otro modo, producto del azar. De ahí su trazado laberíntico y tortuoso y la gran cantidad de callejones sin salida, los *darb*, especie de calles privadas que dan servicio a un número limitado de vecinos y se cierran por la noche y que constituyen la negación misma de la calle como espacio público de tránsito general que no admite privatización. Algo parecido volverá a renacer en algunas modernas urbanizaciones occidentales tipo ciudad-jardín donde prevalece también el sentimiento de lo doméstico y de lo privado. Pero incluso las calles que funcionan como tales carecen de alineaciones rectas y perspectivas continuas y tienen un trazado peculiar lleno recodos y de quiebros que intentan recrear el ambiente intimista y recoleto típico de las ciudades musulmanas.

De los tres ámbitos diferenciados que caracterizan a la antigua ciudad grecolatina, el área privada, el área sagrada y el área pública, esta última ha desaparecido en la ciudad musulmana.

Como es bien sabido el Islam estuvo presente en la península ibérica durante ocho siglos y su influencia es importante en todos los aspectos incluidos los urbanísticos, aunque la historiografía española tradicional trate de minimizarla. En Navarra se implantó en la Ribera del Ebro desde los siglos VIII al X y aún perduran algunos vestigios urbanísticos y edificios de menor importancia en Tudela, Corella, Caparroso, y en otras ciudades próximas. El resto del País Vasco no sufrió, o no pudo beneficiarse, de su presencia y de su influjo.

LA CIUDAD MEDIEVAL

Cuando se desvaneció el gran resplandor de la civilización grecolatina las ciudades y la vida urbana desaparecieron y la población se diseminó en el campo. Las actividades comerciales y artesanales perdieron relevancia y la sociedad se organizó sobre una base fundamentalmente agraria y local. El cristianismo se difundió en toda Europa y, paralelamente, el poder eclesiástico y el poder señorial ocuparon el vacío de poder que dejó el Imperio. En esta época (siglos V-XII) adquieren gran relevancia los *conventum,* las órdenes monásticas, que tienen un papel primordial en la colonización agraria europea. Toda la cultura material y espiritual de la época tendrá ese sello campesino, rural y religioso.

18. Fernando Chueca *"Breve historia del urbanismo"*. Alianza Editorial. 1968.

En este contexto hay que esperar hasta el siglo XI para que se reanude la circulación y se inicie un nuevo proceso de urbanización y de concentración de la población en torno a las actividades mercantiles y artesanas. Con el auge del comercio en los siglos XI y XII se producen asentamientos de mercaderes viajeros y de otras gentes relacionadas con el tráfico de mercancías en lugares estratégicos, en puertos marítimos, cruces de caminos, mercados importantes, villas artesanas y a estos se añaden armadores de barcos y constructores de aparejos y de embalajes. La ciudad atrae cada vez a más gente procedente del campo que encuentra allí un oficio y un modo de vida libre de las servidumbres del campo. Estas gentes escapan al orden feudal establecido por lo que surgen conflictos y dificultades para el desarrollo de las ciudades. Esta burguesía no plantea una alternativa política, no se opone al orden establecido, lo que reclama es libertad para el comercio y para desarrollar sus actividades. El orden feudal en el que existen intereses contrapuestos mantiene posiciones también diferentes frente al nuevo germen urbano. En algunas regiones de Europa las monarquías enfrentadas con el poder señorial apoyan el nuevo movimiento y afirman su autoridad concediendo estas libertades, en otros ese mismo poder feudal se adapta a la nueva situación y renuncia a sus privilegios cuando comprueba que puede obtener beneficios que le compensen del desarrollo de los centros comerciales.

Así se formaron las ciudades medievales siempre separadas del campo por algún accidente natural o artificial. Por necesidades de defensa se situaron, cuando era posible, en lugares de topografía irregular, colinas, meandros de ríos o islas. Ese relieve irregular condicionó el trazado de las calles, a veces tortuosas y muchas veces en pendiente. En el centro de la ciudad estaba la catedral que, normalmente, era el edificio de mayor importancia y simbolizaba el poder espiritual y material de la Iglesia. Frente a ella, la plaza de la catedral que servía de mercado y en ella se levantaban los edificios civiles más representativos de la ciudad, el Ayuntamiento y la casa de los gremios. De este centro cívico partían las calles principales en un sentido radial hacia las puertas del recinto amurallado. Luego, otras calles menos importantes unían estas calles principales formando una circunferencia en torno a ese centro. Este es el esquema de las ciudades *radioconcéntricas* pero hay otros modelos, el irregular, el ortogonal, el longitudinal, etc....

El *irregular* corresponde a las ciudades que se emplazan en lugares abruptos e inexpugnables donde las murallas y la trama urbana se adaptan perfectamente al terreno. Son ciudades de una gran belleza con sus perfiles singulares y característicos donde destacan las torres de la catedral o el castillo, salpicadas de monumentos de simbología mayormente religiosa y atravesadas por calles y plazas diferentes cada una con su propia identidad.

La urbanística medieval también recurre a la *cuadrícula* y el trazado ortogonal cuando, por razones de colonización o de seguridad militar, se crean ciudades *ex novo*. Se imita así a la planificación antigua de Hippodamus y a la traza de los campamentos militares romanos. El ejemplo más sobresaliente de este urbanismo medieval planificado lo constituyen las bastidas aquitanas. Su nombre que procede del provenzal equivale a plaza fuerte. Fueron construidas durante los siglos XIII y XIV para fortificar sus fronteras por los reyes de Francia e Inglaterra que luchaban en los confines del Garona y el Macizo Central y por los Condes de Tolosa enfrentados al rey de Francia y a los nobles del norte en la cruzada contra los albigenses. Todas estas bastidas están construidas en llanuras al abrigo de algún río, tienen un perímetro rectangular fortificado y un trazado regular en cuadrícula.

Pero no se debe separar el desarrollo físico de las ciudades medievales con el paralelo *desenvolvimiento jurídico* por medio de cartas fundacionales, cartas puebla, o fueros que tanto en Europa como en España dio origen al municipio, una de las instituciones más democráticas de la Edad Media. El desarrollo de las ciudades supuso igualmente una *adap-*

tación de la legislación a las relaciones de tipo mercantil y a las relaciones de convivencia, que afectaban exclusivamente a estos ciudadanos. La legislación sobre el orden público, la seguridad de las personas y de la propiedad se hizo más severa; se simplificaron los procedimientos judiciales, se hizo más simple la legislación contractual y se suprimieron duelos y ordalías poco adaptadas a la pacífica vida mercantil y artesana y consideradas ya arcaicas. Otro aspecto que influyó en el desarrollo de la personalidad jurídico-política de las ciudades fue la aparición de las *finanzas municipales,* primero, de una forma embrionaria como contribuciones voluntarias para hacer frente a la construcción y reparación de las murallas y las vías públicas pero más tarde como contribuciones obligatorias.

Pirenne[19] define a esta ciudad medieval como *"una comuna comercial e industrial que habita dentro de un recinto fortificado gozando de una ley, una administración y una jurisprudencia excepcionales que hacen de ella una personalidad colectiva privilegiada".*

Repárese que aunque la ciudad medieval goza de todos estos privilegios no es una ciudad aristocrática como lo fue la ciudad griega, al contrario, la ciudad medieval se siente así misma como ciudad antinobiliaria. Con respecto a la ciudad musulmana hay que subrayar una diferencia fundamental: las ciudades que en la Edad Media gozan de un fuero especial para sus habitantes, eran una minoría reducida exclusivamente al Occidente cristiano. El ayuntamiento urbano que gobierna a ciudadanos con un fuero especial, es decir a ciudadanos con ciertas libertades y derechos, era desconocido en Asia, en el Próximo Oriente y en el todo el mundo islámico. Muchas ciudades orientales eran una fortaleza y tenía mercado pero carecían de un estatuto jurídico propio y de una legislación especial que amparase a sus habitantes y a sus propiedades.

Hay en este contraste una razón profunda que tiene que ver con las distintas trayectorias económico-sociales de estos dos mundos. A partir del siglo XI Europa Occidental fue una sociedad "distribuidora de derechos", en expresión de A. Maalouf[20],"...y *precisamente por eso emprendió el camino del desarrollo económico, científico y tecnológico que en etapas sucesivas le llevó a conseguir una aplastante superioridad material sobre el resto de las civilizaciones. Mientras que en estas últimas* (el autor se refiere al mundo musulmán) *la propiedad estaba insegura y amenazada constantemente por el Estado despótico que no reconocía ningún derecho a sus súbditos, en la Europa feudal la fragmentación del poder político hacía posible la formación de una sociedad civil llena de contrapoderes. Incluso en la época del llamado absolutismo la propiedad privada fue considerada inviolable y esa garantía condujo a la larga al crecimiento continuo y acumulativo de la moderna burguesía emprendedora dedicada a la acumulación y a la creación de riqueza".*

Esta idea esencial para entender la emergencia de Occidente ligada al desarrollo material capitalista es expresada de forma clara por Engels, el compañero de Marx, cuando se refiere a las posibilidades del desarrollo del capitalismo en la Turquía de su época y dice[21]: *"Turquía, como cualquier tipo de despotismo oriental, es incompatible con la economía capitalista porque la plusvalía arrebatada no se escapa de las manos de sátrapas rapaces y de pachás. Falta la primera condición de la adquisición burguesa: la seguridad de las personas y de las propiedades de los comerciantes".*

---

19. Henry Pirenne: *"Las ciudades medievales".* Madrid. 1972.

20. Amin Maalouf: "*Las cruzadas vistas por los árabes*" París.

21. Citado por Luciano Pellicani en "*Existe una alternativa al capitalismo*? Sistema. Enero 1992.

Luciano Pellicani[22] tomando como base esta interpretación de la historia rebate la conocida tesis de Marx según la cual el Estado de Derecho sería una consecuencia derivada del sistema de producción capitalista y prueba que la relación es justamente la inversa, que el capitalismo y el desarrollo económico nacen precisamente allá donde comienzan a ser reconocidos los derechos individuales de las personas. No es pues una casualidad que sea en Europa Occidental donde nace el sistema capitalista. Henri Pirenne[23] abunda en la misma idea al considerar a las ciudades medievales "islas" donde germina el capitalismo.

LAS VILLAS MEDIEVALES VASCAS

Nuestro país sigue en esta época una evolución paralela a la europea. Tras la desaparición del Imperio y la destrucción de las ciudades latinas vasconas a las que hemos aludido, la circulación se resiente, hay un período de anarquía y de falta de seguridad que en la vertiente mediterránea se alivia por el avance del cristianismo y el establecimiento de un poder señorial; la vertiente cantábrica queda al margen y los sucesivos intentos de dominación por parte de las monarquías visigóticas no tienen éxito. Hay una posible vuelta a formas de vida prehistóricas. No se producen asentamientos fijos y apenas se han encontrado vestigios arqueológicos o artísticos de esa época. Son los denominados "siglos oscuros".

En torno al milenio aparece la monarquía navarra en el sur. Se fundan monasterios importantes, como S. Juan de la Peña, Iratxe, San Millán de la Cogolla, Leire, Roncesvalles, abadías feudales propietarias de grandes territorios en torno a los cuales se fijan asentamientos rurales de campesinos obligados a pagar el diezmo. Se reanima la circulación, la vía más importante es el camino de Santiago que entra por Roncesvalles, evita el *saltus vasconum*, muy inseguro, y continúa por la vertiente meridional. Aparte de ser una vía de peregrinos es también una vía por donde penetra el comercio y los conocimientos culturales y artesanos.

En la parte cantábrica la propagación del cristianismo es más tardía, no hay núcleos de entidad, la población diseminada se dedica al pastoreo y a la agricultura. Pero cuando la nueva religión se abre paso se construyen iglesias y ermitas. Los asuntos de interés general se discuten en las anteiglesias. El poder señorial, los parientes mayores y el bandidaje crean problemas de seguridad a la población mayoritariamente campesina y dificultan la circulación y el naciente comercio.

Es en esta época, entre los siglos XI y XIV, cuando nace el embrión del actual sistema urbano vasco. Se conjugan intereses de diversa naturaleza, de defensa y seguridad contra malhechores y parientes mayores, de defensa contra enemigos exteriores, intereses económicos de comerciantes y artesanos para poder ejercer y beneficiarse libremente de sus actividades e intereses de las monarquías para afirmar su autoridad frente a la nobleza levantisca. En ese contexto los campesinos, artesanos y comerciantes recurren ante el rey castellano o navarro contra las arbitrariedades de estos parientes mayores y piden refugio y libertad para sus actividades en villas fortificadas. El rey da su consentimiento mediante cartas fundacionales donde además se concede a los habitantes otros privilegios como la libertad de comercio.

---

22. Luciano Pellicani. *Existe una alternativa el capitalismo*? Sistema. Enero 1992.

23. Pirenne H. *Las ciudades medievales*. Madrid. 1972.

La revitalización urbana comienza en la vertiente meridional en el siglo XI. Las nuevas ciudades se edifican a veces sobre los restos de antiguas villas romanas y pronto adquieren importancia las que se encuentran sobre el Camino de Santiago, que en muchos tramos coincide con las antiguas calzadas romanas. Pamplona, Estella, Puentelarreina, son escalas de peregrinos y los primeros nexos de encuentro de la circulación general que se reanima de nuevo. La ciudad aglutina la cultura local y se enriquece con los aportes exteriores de viajeros y peregrinos. El arte de la época, el románico, se refleja en la arquitectura religiosa.

En estas ciudades se establecen los peregrinos francos a los que se da el derecho a comerciar sin pagar tributos[24]. Estas poblaciones extranjeras en un principio no se mezclan con los indígenas y viven aislados físicamente por un foso, en *burgos* dentro del recinto amurallado. En Pamplona, por ejemplo, se localizan tres burgos que hasta el siglo XV viven separados, el indígena, la judería y el llamado burgo de los francos. En Estella hay también dos burgos. En la vertiente cantábrica, al contrario de lo que sucede más al sur, el proceso urbanizador se produce un poco más tarde y es enteramente nuevo.

En conjunto entre los siglos XI y XIV se fundan unas 140 ciudades: 20 en Bizkaia, 26 en Gipuzkoa, 25 en Alava y 63 en Navarra. En las dos primeras todas se mantienen vivas, en Alava desapareció una y en Navarra varias se han despoblado. Todas estas ciudades se construyen siguiendo ordenanzas reales muy precisas sobre medidas de las casas, calles, orientación, etc...

La *morfología* es diversa, siguiendo la clasificación que acabamos de exponer más arriba encontramos ciudades *radioconcéntricas* y Vitoria es el ejemplo mas evidente. Hay *bastidas* propiamente dichas en la parte vascofrancesa como Labastide-Clarence y Ostabat y en algunas ciudades medievales de Bizkaia y Gipuzkoa puede detectarse la influencia de este modelo urbano medieval. Hay *ciudades longitudinales* con casas a ambos lados del camino real o de un río, con heredades o huertos en la parte posterior a cada casa, como Ainhoa, Ochandiano, Burguete y las hay también que a consecuencia de su emplazamiento sobre un terreno difícil tienen una trama más *irregular* y orgánica con la muralla y el trazado adaptados al terreno.

La *ubicación* es muy dependiente del territorio en la vertiente cantábrica. El emplazamiento tiene lugar en los fondos de las cuencas fluviales, en los escasos lugares donde se forman pequeños valles (Mondragón, Bergara, Tolosa etc...); en las desembocaduras de los ríos en puntos protegidos de los vientos con una finalidad claramente defensiva respecto al exterior (Ondárroa, Orio, San Sebastián, Bermeo, Fuenterrabía, San Juan de Luz, Bayona); en los cruces de valles, o en las fronteras para cobrar peajes (Elgeta, Salinas etc...), en el origen de Rentería parece que está también su ubicación, ideal para el cobro de derechos de tránsito y el mismo papel lo cumplían las ciudades de Orio y Segura. Un breve reconocimiento territorial permite constatar que en todos los puntos estratégicos del territorio se han implantado ciudades. En cambio, en la localización de las bastidas que se ubican en llanuras extensas la separación entre unas y otras (unos 14 Km.) parece estar determinada por la posibilidad de realizar alguna gestión o visita en la bastida próxima y volver a caballo, medio de transporte de la época, durante el mismo día.

Mas allá de 1400 la fundación de estas villas se detiene. Durante los próximos 500 años se harán reformas, se abrirán nuevas calles o alguna plaza que sirva de marco a algún monumento, pero en lo fundamental la trama urbana medieval permanecerá inalterada. El

24. De ahí se derivan las palabras *franquicia* o *puerto franco*.

lento incremento demográfico que registran estas ciudades se concentra dentro de esos recintos amurallados, se ocupan las huertas y todos los huecos y luego se crece en altura.

Pero, naturalmente, estos núcleos urbanos solo representan una parte reducida de la población. La forma en que el conjunto de esta población ocupa el territorio de Euskal Herria es una cuestión que también ha atraído la atención de los historiadores y etnógrafos. Caro Baroja propone la siguiente tipología[25]: *la vertiente atlántica* presenta un habitat disperso caracterizado por el caserío, una forma de colonización agraria en medio forestal como lo indica su propia denominación en euskera (*"baserri*"). Normalmente se sitúan en laderas de solana, protegidos de los vientos y dominando el terreno y las heredades. Las formas de transmisión de la propiedad explicarían el mantenimiento y la expansión de este modo de ocupación disperso.

Una segunda zona, que podríamos denominar *submediterránea*, cubre Alava y la zona media de Navarra, en este área la población está concentrada en pequeñas aldeas, agrupaciones de casas de labor no unidas físicamente, con servicios comunes como un lavadero, molino, una iglesia románica, etc..., los campos están alejados y separados de las casas. C.Baroja propone la hipótesis de que estas aldeas corresponderían a antiguos "fundus" romanos, grandes fincas de más de 500 Ha. con tierras de labor, viñas, prados y montes. Se basa para afirmarlo en una huella filológica, la denominación de muchas de esas aldeas termina en "ain" como Barañain o Ansoain que podría corresponder al sufijo latino "anus". Posteriores excavaciones arqueológicas no confirman esta hipótesis pues apenas se han encontrado vestigios romanos en esas aldeas.

La tercera zona es la *Ribera de Navarra* donde la ocupación del territorio por la población se caracteriza por su concentración en núcleos de gran tamaño y muy separados unos de otros. Esta concentración de la población se relaciona con el uso del regadío, técnica agrícola antigua, que requiere una importante organización social para la realización de las obras de mantenimiento de las infraestructuras, para el reparto del agua en turnos, etc.... Para confirmar la tipología establecida por C. Baroja el historiador J.M. Lacarra contabiliza en el siglo XIV 979 "entidades de población" en toda Euskal Herria, de entre ellas 760 estaban en la vertiente cantábrica, 190 en el área submediterránea y sólo 27 en la Ribera de Navarra.

Desde un punto de vista económico y demográfico, en una primera etapa entre los siglos XI y XIII se forma el eje este-oeste Jaca-Santiago de Compostela cuyo fundamento original es la devoción al santo[26] y que aporta una corriente de conocimientos técnicos, artesanales, culturales y comerciales que benefician a la vertiente mediterránea del país mientras que las villas cantábricas recién fundadas quedarán de nuevo al margen. Pero luego, progresivamente, como dice Ferdinand Braudel, el centro de gravedad económico se desplaza del Mediterráneo al Atlántico y la economía centroeuropea se manifiesta como el área económica más desarrollada y dinámica. En 1300 la Europa Occidental era ya probablemente la zona más rica del universo. La mayor parte de esta riqueza se concentraba en una banda que atravesaba el continente desde el sudeste de Inglaterra al Norte de Italia incluyendo el norte de Francia, los Países Bajos y la Renania [27].

---

25. Julio Caro Baroja. *Los vascos*. Ediciones ISTMO. Madrid. 1971.

26. Según Juan Goytisolo se trataría de una réplica de la peregrinación de los musulmanes a la Meca.

27. G. Holmes: *Europa: Jerarquía y Revuelta*, Siglo XXI.

Aparece entonces un nuevo eje norte-sur que va a dar protagonismo a las villas de la fachada cantábrica. El reino castellano que busca mercados para su lana abandona las rutas terrestres, costosas y lentas y se apoya en las villas costeras vascas para evacuar por mar sus excedentes hacia el norte de Europa y las villas hanseáticas. Incluso en el origen de la fundación de algunas ciudades puede estar su función de soporte de una vía de comunicaciones entre la meseta y la costa, como puede ser el caso de las villas vizcaínas de Villaro y Orduña. Coinciden por lo tanto distintos factores, la importancia del mercado europeo, los excedentes de lana castellana y nuestra posición geográfica de "bisagra".

Para que esta irrupción en la historia económico y social sea posible los hombres de las provincias cantábricas han tenido que iniciarse en las artes náuticas que, según Caro Baroja, adquieren de los piratas normandos[28]. Aprenden de ellos el arte de la pesca y concretamente de la pesca de la ballena. Y luego prosiguen de forma autónoma desarrollando lo que hoy llamaríamos el *cluster* del mar, es decir además de la pesca, todas las actividades marítimas, la navegación de altura, marina mercante, astilleros y la producción de todo tipo de aparejos y otros suministros, sin olvidarnos de la piratería y el corso. Paralelamente, se inicia en las provincias cantábricas la producción de hierro[29] en *ferrerías*, la producción propiamente dicha en las "mayores" y la transformación en las "menores". Se aprovecha el abundante mineral de hierro existente y los inmensos robledales y hayedos que proveen de materia prima para la producción de carbón vegetal que servirá de combustible en el proceso productivo.

El medio rural con pocos terrenos agrícolas aptos es pobre y nunca será capaz de abastecer totalmente la demanda local de granos ni de dar trabajo a la creciente población que genera. El hierro y el mar serán en adelante los protagonistas de la historia económica de esos territorios[30] y como navegantes y como productores de artículos de hierro y acero serán conocidos los vascos fuera de su país.

DEL RENACIMIENTO AL BARROCO

En la época del *Renacimiento* no se producen, como se ha señalado, grandes transformaciones urbanísticas. Se trata principalmente de un movimiento intelectual que se inspira en el descubrimiento de la antigua civilización grecolatina y en el examen del códice de

---

28. La costa vasca fue surcada por navegantes desde épocas remotas sin que la población indígena se interesase por estas artes. La primera noticia nos la da el autor latino Avieno que relata en su "*Ora marítima"* el denominado periplo masaliota que tuvo lugar en el siglo VI a. C. Se trata del viaje del primer navegante que se aventuró mas allá de las columnas de Hércules (Estrecho de Gibraltar, límite occidental del mundo entonces conocido), rodeó la península y alcanzó las Islas Británicas. C. Baroja duda de la veracidad de este viaje, pero dos siglos más tarde, Piteas, otro masaliota (de Masalia, colonia griega, actual Marsella) realizó ese mismo viaje y describió las costas que divisaba y entre éstas la costa vasca de forma que se han podido identificar varios de los accidentes que señala. Más tarde y de forma más o menos permanente se instalan los romanos que regularmente realizan una navegación de cabotaje durante varios siglos. Hay que suponer que habría puertos y posiblemente astilleros, sin embargo, los romanos no transmitieron sus técnicas y las artes de la navegación a la población indígena.

29. Está documentada la existencia de ferrerías ya en el siglo IX en Alava.

30. Un viajero, Andrés Navajero, embajador de la República de Venecia cerca del emperador Carlos que visitó las provincias cantábricas afirma: *"Salen mucho al mar por tener muchos puertos y muchas naves construidas con poquísimo gasto, por la gran cantidad de robles y de hierro que poseen, por otra parte, la poca extensión de la región y el gran número de gente que la habita les obliga a salir fuera para ganarse la vida.* En *"Viaje a España del magnífico Sr. Andrés Navajero*" citado por Julio Caro Baroja en "*Vasconiana"*. Editorial Minotauro. 1957.

Vitrubio[31], texto sagrado de los arquitectos y urbanistas de la época. *Su incidencia práctica es mayor en la arquitectura* donde se produce una renovación profunda de las ideas estéticas y de las formas.

Siguiendo las instrucciones del citado códice vitrubiano los urbanistas teorizan, sin embargo, sobre la ciudad ideal que, en respuesta a las contingencias meteorológicas y militares, sería una ciudad poligonal de ocho o mas lados, rodeado de murallas, inscribible en un círculo, en contraste, por ejemplo, con los perímetros rectangulares de las bastidas medievales y con distintas soluciones a la malla de calles. Se incorporan concepciones nuevas, se diseñan plazas sin fines utilitarios que ahora simbolizan el poder político o militar mientras antes solo servían como mercados. Desde la perspectiva militar el foso ya no sirve como argumento defensivo, se está en la época de la artillería y las murallas en forma de estrella permiten orientar en todas las direcciones el nuevo armamento. Un amplio espacio extramuros queda vacío, el que corresponde al área de tiro barrida por las nuevas armas.

Pero como se ha repetido se trata de planteamientos teóricos y especulativos porque a partir de 1400 pocos centros urbanos se crean *ex novo* en Europa, por ello adquiere relevancia la ciudad de Palmanova (1537), que es la primera y mas singular que se levanta de acuerdo a esos planteamientos. Se construye para hacer frente a la amenaza turca en la frontera oriental de la República de Venecia. Su forma es la de un polígono amurallado de nueve lados, con una plaza hexagonal en el centro del que parten seis calles radiales que conducen a tres puertas y tres baluartes. A los otros seis baluartes conducen otras calles radiales que nacen en un primer anillo concéntrico. El esquema se completa con otros dos anillos concéntricos. A esta ciudad fortaleza estelar le siguen algunas otras realizaciones de menor importancia en Sicilia, en los Países Bajos y en Francia.

Como hemos dicho la actividad urbanística de esta época *se limita a reformas en el interior de las viejas ciudades* que tienen por objeto embellecerla y magnificarla. Así se crean siguiendo los principios renacentistas las *plazas mayores* italianas y composiciones urbanas de gran calidad estética como algunas *sedes reales o nobiliarias*. En Italia, donde se inicia la nueva corriente en los siglos XV y XVI se levantan la plaza de S.Marcos en Venecia, la Plaza de Pienza, la Plaza Farnese en Roma, la Annunciatta en Florencia o la del Campidoglio en Roma, esta última obra maestra de Miguel Angel. En España, el nuevo movimiento, impulsado en un principio por Felipe II, cuenta con obras de gran valor y originalidad, por un lado, conjuntos reales o nobiliarios como El Escorial, Aranjuez, Madrid o el palacio ducal de Lerma y, por el otro, las plazas mayores entre las que cabe citar como más hermosas y representativas las de Valladolid, Tordesillas, Madrid, Toledo, León y Salamanca. Todas ellas plazas cerradas donde las calles penetran en su recinto bajo arcos, algunos de madera otros de piedra. Son, además, plazas separadas del tejido viario, que se evita deliberadamente para que nada perturbe su sentido de lugar destinado a festejos, a la tertulia y al ágora pública.

Muchas ideas urbanísticas que no pasaron de la teoría en Europa y en España pudieron, sin embargo, materializarse en la América recién descubierta. Pero en el diseño de esas

---

31. Vitrubio, arquitecto romano durante el reinado de Augusto, (Siglo I a C.) hizo una recopilación del urbanismo y la arquitectura grecolatina en sus Diez Libros que tratan de distintas materias como hidráulica, mecánica y sus aplicaciones en la arquitectura civil y militar, construcción, etc. En su época no tuvo mayor reconocimiento pero su influencia fue enorme para los arquitectos del Renacimiento que se basaron en él para elaborar sus teorías. Ese tratado es el único que sobrevivió de la antigüedad clásica, fue publicado en Roma en 1486 y posteriormente se tradujo a todos los idiomas europeos. El estilo del texto latino es bastante oscuro lo que permitió a cada traductor y a cada arquitecto las más libres interpretaciones.

nuevas ciudades se dejaron a un lado los ideales teóricos de belleza de los tratadistas y con una visión mas pragmática se echó mano de la experiencia urbanística "tradicional". En las Leyes de Indias Felipe II promulga lo que se considera la primera legislación urbanística y, en ella, junto con algunas gotas del espíritu del Renacimiento aparecen condensadas las enseñanzas derivadas de esa experiencia urbanística, que en lo que respecta a la fundación de nuevas ciudades consagra el plano regular cuadriculado clásico.

No hay gran variedad en la morfología de estas ciudades, la inmensa mayoría son *regulares,* de trazado en cuadrícula. El objetivo es conseguir resultado prácticos, facilidad de replanteo, de distribución y de defensa. El interés urbanístico se concentra en el corazón de la ciudad, en el centro cívico donde se encuentran la plaza mayor, la catedral y el resto de los edificios públicos representativos del poder civil, militar o religioso. El valor de estos conjuntos supera muchas veces a los de las metrópolis. Los colonizadores franceses, ingleses y holandeses adoptarán también este modelo regular para planificar la construcción de las primeras ciudades norteamericanas, Filadelfia, Savannah, Manhattan, Chicago etc...

Volviendo a la colonización hispanoamericana, hay también unas pocas ciudades *irregulares*, algunas muy antiguas construidas sin ningún plan preestablecido, en parajes de topografía accidentada (Potosí, Guanajuato, Ixmiquilpan,); *ciudades semiregulares*, producto de la adaptación de la cuadrícula a un relieve abrupto; aunque muy pocas, existen *ciudades fortificadas de trazado regular*, que recuerdan a los modelos teóricos de ciudades estrelladas italianas como la ciudad de Truxillo en Perú con una fortificación poligonal de quince lados y quince baluartes inscritos en un óvalo y con un trazado de las calles cuadricular. La ciudad nueva de Portobelo (Panamá) presenta, en cambio, un perímetro rectangular fortificado con un ángulo achaflanado. Y hay también casos singulares de ciudades sin plaza como la Concepción de Tucumán o Nuestra Señora de Luján en Argentina.

En el último siglo el plano de estas ciudades se ha alterado por ensanches, ampliaciones y otras reformas, pero más grave ha sido la renovación de su antiguo caserío proporcionado armonioso y lleno de gracia, para sustituirlo por otro desproporcionado sin unidad ni sentido. Las Leyes de Indias de acuerdo con el sentido estético del Renacimiento aconsejan que en la ciudad todas las casas *"sean de una forma*" es decir conserven una gran unidad. Ahora esa unidad y esa armonía de las pequeñas y grandes ciudades hispanoamericanas solo pueden encontrarse en grabados y litografías[32].

En los siglos XVI y XVII tienen lugar *en el plano político hondas transformaciones* que tendrán su repercusión en el sistema urbano y en su jerarquía y reparto de funciones. Hasta esa época hay una cierta igualdad entre las distintas ciudades de tamaño mediano o pequeño, hay una vida mercantil libre, un artesanado organizado en fuertes gremios y un vigoroso poder municipal. Por encima estaba el poder real, lejano[33] y por ello débil, un poder transeúnte no vinculado a ninguna ciudad y que acudía allá donde reclamaran su presencia con su séquito, el ejército, la corte, los tribunales, etc... Estas cortes nómadas se asientan definitivamente en el siglo XIV en el caso de las monarquías francesa e inglesa y a finales del siglo XVI en España, en la época del reinado de Felipe II. Esto significa la ruptura del equilibrio del sistema urbano anterior pues una ciudad se erige sobre las demás en ciudad-capi-

---

32. F. Chueca*: "Breve historia del urbanismo*". Alianza Editorial. 1968.

33. Esta es una descripción genérica, en Euskal Herria en la baja Edad Media, por encima de los municipios y con una personalidad jurídico-política se constituyen las provincias, al principio con la finalidad de restablecer la seguridad de personas y bienes amenazada por las luchas banderizas y las fechorías de los parientes mayores, pero más tarde asumirán nuevas competencias de interés general para el territorio.

tal donde va a residir el cada vez más importante instrumento burocrático en que se ha convertido el Estado y desde donde se va a afirmar su presencia en todo el territorio a través de poderes delegados. El resultado de todo ello es una burocracia permanente con sus archivos, sus cancillerías y tribunales en unos edificios permanentes. Así surge la *capital* moderna que ya no es una ciudad-estado como Roma, o Bagdad, metrópolis gigantescas en cierto modo autosuficientes, sino que la nueva capital pretende ser la cabeza de un *estado-nación* un concepto que se abre camino, que va incubándose en la Europa feudal y que es la expresión de un proyecto de totalidad territorial y de una integración y no una mera suma de ciudades. En consecuencia, la capital, que es la expresión de ese estado nacional, tiene que ser algo representativo imagen y condensación de toda la nación.

Este hecho altera profundamente el antiguo equilibrio de poderes en detrimento del poder municipal que decae puesto que su autonomía es una traba para el poder de la monarquía y va a ser permanentemente erosionada. La burocracia delegada es ahora mucho mas eficiente y alcanza a los lugares mas alejados. Dice Lewis Mumford[34] a propósito de esta ciudad: *"La ley, el orden y la uniformidad son productos esenciales de la ciudad barroca pero la ley existe para confirmar el estatuto y asegurar la posición de las clases privilegiadas. El orden es un orden mecánico que se basa en la sumisión al principio regente y la uniformidad es la uniformidad de los burócratas con sus archivos, sus expedientes y sus procedimientos para regular y sistematizar la percepción de impuestos. Los medios externos para hacer obligatoria esta modalidad de vida se basan en el ejército, el brazo económico es la política mercantil y capitalista y sus instituciones más típicas son el ejército, la bolsa, la burocracia y la corte. Todas estas instituciones se complementan y crean una nueva vida social: la ciudad barroca"*.

En el *plano estético* la ciudad barroca hereda los estudios teóricos del renacimiento. El hallazgo del barroco para el urbanismo y lo que lo caracteriza es *la perspectiva*, la percepción visual panorámica. Este nuevo concepto ya esta presente en la pintura renacentista, puesto que la pintura se había renovado previamente y había logrado una nueva representación del espacio pasando de la imagen plana a la tridimensional. Con el descubrimiento de la perspectiva geométrica los pintores renacentistas se recrearon pintando grandes fondos arquitectónicos en perspectiva que atrajeron la atención de los arquitectos y urbanistas. Pero habrá que esperar hasta el siglo XVIII para que el arte barroco del diseño de ciudades se muestre en su apogeo. Pierre Lavedan resume en tres elementos fundamentales este urbanismo barroco: la línea recta, la perspectiva monumental y la uniformidad que, en realidad, se puede aún resumir como antes hemos dicho en la *perspectiva* o en la ciudad concebida como vista. Antes se estaba dentro y no se tenía la visión en profundidad para que estas cosas se organizaran en una vista o en un panorama. La perspectiva supone la contemplación del mundo desde un ojo único que abarca todo el panorama. Es una manifestación del poder del príncipe. La visión focal o centralista coincide con el auge de la institución y la organización monárquica del Estado. Todas las residencias reales europeas del siglo XVIII responden a este esquema de perspectiva en cuyo punto central se encuentra el palacio real (Versalles, San Petesburgo, Aranjuez, Coopenhague, etc..). En San Petesburgo incluso el nombre genérico de calles se sustituye a veces por el de *perspectiva*[35].

Pero esta tendencia no se da únicamente en las residencias reales o en composiciones monumentales sino que se extiende a nuevas ampliaciones de la ciudad, que abandona el

34. Citado por F. Chueca en "*Breve Historia del urbanismo"*. Alianza Editorial. 1968. Madrid.

35. Como la célebre Perspectiva Nevski.

antiguo recinto amurallado y se despliega por el espacio abierto mediante amplias y largas alamedas, en contraposición a las angostas y tortuosas de la ciudad medieval, levanta nuevos barrios, puentes, hospitales y centros de enseñanza, todo ello de acuerdo a un plan geométrico a una perspectiva horizontal y a un orden unitario. La topografía irregular en la que se amparaban las ciudades medievales aparece ahora como un estorbo.

Durante este siglo el país que destaca por sus realizaciones urbanísticas es Francia con obras singulares de una gran belleza como la ciudad y el palacio de Versalles que se tomarán como ejemplo en multitud de residencias reales o aristocráticas en toda Europa. Uno de los rasgos mas sobresalientes de esta espectacular urbanización es el *tridente de avenidas* que confluyen ante La Plaza de Armas del palacio real, lo que parece simbolizar la grandeza de la monarquía y la centralidad de la figura real. Este tema luego se imita en multitud de palacios y composiciones urbanas en los siglos XVIII y XIX.

Otro tema del urbanismo francés que se extenderá con amplitud a lo largo de Francia y de Europa es la *plaza monumental que sirve de marco a una estatua real*. La más importante es la Place Vêndome, de forma rectangular y achaflanada y con solo dos calles de acceso sobre el mismo eje. Considerada como obra maestra y una de las más bellas plazas barrocas, es un espacio casi cerrado que sirve de escenario solemne para honrar al rey mediante una estatua ecuestre. A esta plaza, que es una de las primeras, le siguieron luego otras muchas, en Caen, Rennes, Montpellier, Plaza de la Concordia de París, Burdeos, etc...

Fuera de Francia las plazas más sobresalientes son la Plaza Royal de Bruxelas, la Plaza Amalienborg de Copenhague y la del Comercio de Lisboa. Esta última, construida sobre arenales, a orillas del Tajo, forma parte del ambicioso planteamiento de reconstrucción de la parte baja de Lisboa, destruida por un terremoto en 1755, del marqués de Pombal e incluye la apertura de amplias avenidas que forman el corazón de la Lisboa moderna. Inglaterra queda un poco al margen del urbanismo barroco. Corresponde a esta época la gran ciudad balneario de Bath, creación del arquitecto John Wood con una organización geométrica original a base de plazas circulares y semicirculares, uniformidad de las edificaciones y fachadas clásicas. En San Petesburgo se asocian el barroco tardío y el neoclasicismo[36] para formar conjuntos de gran amplitud, belleza y monumentalidad como la plaza de Pedro el Grande diseñada para alojar la estatua del fundador de la ciudad o la plaza del Palacio de Invierno que tiene por punto focal el edificio del Almirantazgo donde tres grandes avenidas radiales confluyen en su torre: la perspectiva de la Ascensión, la perspectiva del Almirantazgo y la famosa perspectiva Nevski.

En el urbanismo del siglo XVIII en España esta influencia francesa es manifiesta en los sitios reales como La Granja o Aranjuez. El conjunto de La Granja se organiza de modo simétrico a un gran eje longitudinal por donde se accede a una colegiata, cuya cúpula, situada en el centro de la composición y del eje preside el conjunto monumental, detrás de ella se encuentra el palacio real. En Aranjuez que ya había sido iniciado por Felipe II se levanta un poblado cuya trama urbana obedece a la retícula ortogonal típica pero en la que ahora se introducen elementos nuevos como las grandes avenidas radiales en forma de tridente que confluyen en palacio a la manera de Versalles.

36. El neoclasicismo que se desarrolla en los siglos XVIII y XIX representa una reacción frente a algunos excesos del barroco sobre todo en materia ornamental y decorativa y la vuelta a una interpretación más fiel de las enseñanzas de la antigüedad clásica.

En el París neoclásico (siglo XIX), donde ya tiene lugar la revolución industrial y la ciudad absorbe el crecimiento demográfico de toda Francia, destaca la figura del prefecto Haussman. La labor de este hombre a lo largo de 25 años es colosal. Urbanísticamente es un conservador para la época, pues sigue la línea estética del barroco con sus grandes alineaciones y sus perspectivas espectaculares. Los objetivos de su gestión urbanística son múltiples: trata de embellecer París, sanearlo, facilitar la circulación, absorber el paro de los obreros de la construcción, e incluso de facilitar la represión contra las revueltas obreras gracias a arterias largas y rectilíneas[37]. El viejo centro de París es radicalmente transformado. Bajo su mandato se realizan 100 km. de vías modernas, 25 mil casas son destruidas en el centro y 70 mil construidas; aborda la construcción de un conjunto de edificios públicos, estaciones, mercados e iglesias; mejora y sanea la vida cotidiana mediante la instalación de distintas redes de servicios, agua corriente, luz de gas, alcantarillas, espacios verdes incluso en barrios populares y suburbios. Fiel al estilo barroco, Haussmann traza sus espectaculares y largas avenidas con un gran fondo arquitectónico que cierra la visualidad. Aprovecha para ello todos los edificios singulares de París y cuando no los había los edifica como la Opera de Garnier. A la vez que embellece abre grandes vías de comunicación vitales en una ciudad que crece desordenadamente y sin medida, para ello será preciso derribar barriadas enteras de chabolas miserables y de viviendas de obreros y de gente humilde.

Estas transformaciones embellecen y sanean la ciudad pero también ponen de manifiesto los cambios sociales que tienen lugar en esa época y que revelan la existencia de una nueva jerarquía y de unas nuevas relaciones sociales, propias de la sociedad industrial. El centro evacua sus artesanos, pequeños comerciantes y multitud de pequeños mercados y de pequeños oficios que dejan ahora su plaza a los funcionarios, rentistas, comerciantes, banqueros y burgueses en general. Los trabajadores son expulsados a la periferia puesto que carecen de medios para hacer frente a los precios de las viviendas y los alquileres en el centro del París transformado[38].

EL BARROCO EN EL PAÍS VASCO

Desde el punto de vista de la gestión y de la financiación de estructuras urbanas, en términos muy generales, en este período barroco nos encontramos con distintos tipos de obras: por un lado, residencias reales y otras estructuras y edificios asociados al status de capital del estado-nación que son gestionados por la burocracia de la monarquía y financiados por el impuesto; también se levantan sedes nobiliarias o eclesiásticas financiadas por las rentas de la nobleza y el diezmo. Y finalmente en el siglo XIX nos encontramos con grandes reformas y "ensanches" asociados a la revolución industrial y al capital inmobiliario. Es obvio que la capitalidad, la existencia de élites civiles y religiosas o el nivel y la evolución de la economía explican en buena medida la diversidad y la riqueza del patrimonio urbano de esta época.

En el País Vasco el modelo económico-institucional que hemos esbozado antes perdura en lo fundamental. Una agricultura pobre y un déficit de subsistencias obligan a generar un superávit de exportación en bienes (básicamente transformados metálicos, armas, pesca,

37. No es un objetivo excepcional, al igual que las murallas para la defensa contra el "enemigo exterior", la defensa contra el "enemigo interior" es una preocupación frecuente en el diseño de muchas composiciones urbanísticas.

38. Jean Pierre Rioux. *La revolution industrielle. 1780-1880*. Editions Seuil. 1971.

astilleros, herramientas etc..) y servicios (comercio y transporte marítimo de esos productos locales y de la lana castellana) para poder importar cereales y demás alimentos. Los fueros apuntalan este esquema mediante un sistema aduanero que convierte al país en una zona de libre importación de subsistencias, *bastimentos,* que no podrán ser reexportados[39] y libre también para la exportación del hierro y sus derivados salvo el mineral que estará prohibido tal como lo establecía, por ejemplo, el fuero de Bizkaia. El modelo se basaba por tanto en el abaratamiento de las subsistencias que, en contra de los que pudiera parecer, procedían del exterior y no de la meseta o de Navarra y en la exportación de productos transformados del hierro. Las aduanas se encontraban en Orduña y en Vitoria.

La industria y principalmente las ferrerías no tenían un carácter urbano se encontraban dispersas en medio rural, en los bosques y junto a los ríos por su proximidad con el carbón vegetal y la energía hidráulica. Las caleras, molinos y la producción textil (lino) eran también actividades dispersas en medio rural. La industria vasca y principalmente la siderurgia y la industria transformadora del hierro gozaban de cierta notoriedad. Placencia de las Armas recibía su nombre de esta actividad, a Eibar se le denominaba villa armera, Bayona daba su nombre a la bayoneta. La especialización industrial era relativamente fuerte, en el Ato Deba a comienzos del siglo XVIII más de un 50% de la población ocupada se dedicaba a la metalurgia.

Este sistema económico-institucional muy abierto al exterior recibe todos los impactos de la coyuntura económica y política internacional. Tras la crisis bajomedieval que afecta a toda Europa, los siglos XV y XVI son de recuperación económica y demográfica. Hacia finales de ese siglo se alcanzan las 400.000 personas[40]. El último tercio del siglo XVI y el siglo XVII son de crisis derivada de los conflictos bélicos de la corona española con Holanda, Francia e Inglaterra mercados de destino privilegiados de la industria vasca, que se resienten. Por otro lado, la monarquía concede el monopolio del comercio con la América recién descubierta a Sevilla. Por lo tanto, factores políticos y geográficos complican una actividad económica fuertemente dependiente del exterior. El siglo XVIII es el siglo de las ideas modernizadoras y de la Ilustración, se mejoran las comunicaciones terrestres y hay un nuevo despliegue comercial con la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y un despegue agrícola, económico y demográfico[41]. Pero al final del siglo todo es cuestionado y por conflictos internos a la sociedad vasca y por presiones exteriores el sistema económico-institucional que ha prevalecido durante siglos se derrumba, la actividad económica e industrial que hasta entonces ha estado pendiente del mercado europeo se vuelve hacia el mercado español, los fueros son abolidos y las aduanas se establecen definitivamente en los Pirineos y en la costa.

Navarra, que se rige igualmente por un sistema foral, vive básicamente de la agricultura y de la ganadería en una economía más cerrada sobre si misma, de espaldas a lo que ocurre en la vertiente cantábrica y mucho menos dependiente de la coyuntura y de los vaivenes del exterior. Repárese no obstante que, cuando lo que denominamos Antiguo Régimen agoniza el peso económico y demográfico del Viejo Reino es similar al de las tres Provincias

---

39. Precisamente las denuncias de contrabando serán uno de los argumentos más utilizados por la monarquía centralista en contra de este sistema aduanero propio.

40. Esta cifra que incluye Navarra se compara con los 300.000 habitantes que habría hacia 1300. "Demografía y producción en España y Euskalerria" (Siglos XVIII-XX). R. Álvarez Llano en *Ekonomiaz Nº 38*.

41. En 1797 Euskalerria tiene 505.000 habitantes, las tres provincias vascongadas tienen 283.000 habitantes y Navarra 221.000. En dos siglos la población aumenta en torno a las 100.000 personas. Demografía y producción en Euskalerria. (Siglos XVIII-XX). R. Álvarez Llano en Ekonomiaz Nº 38.

Vascongadas. En 1842 Navarra representa el 2´6% del PIB del conjunto español y las tres provincias, el 2´7%[42].

En resumen, esas cifras revelan que, desde un punto de vista económico, el País Vasco durante este período, aunque con los altibajos propiciados por la coyuntura exterior, es relativamente pobre y no tiene ni mucho menos el peso económico y demográfico que tiene actualmente en el contexto español[43].

Desde un *punto de vista político-administrativo* solo existen las provincias de Gipuzkoa y Alava, el señorío de Vizcaya y el viejo reino de Navarra, cada uno con sus propios intereses económico-institucionales, muchas veces en conflicto[44]. La falta de una concepción unitaria de país se constata en la red de comunicaciones. Esquemáticamente, hasta finales del siglo XVIII éstas se limitan a dos caminos reales que proceden de Castilla, uno de los cuales se dirige a Bilbao a través de Orduña y, un segundo, penetra a través de Vitoria y Salinas de Léniz[45] atraviesa transversalmente los valles cantábricos guipuzcoanos, de los que cuelgan caminos menores por el fondo de las cuencas fluviales y, dejando a un lado San Sebastián, se dirige a Francia. También había una conexión de Pamplona con Tolosa. En conjunto, no se atisba ninguna preocupación y ninguna voluntad por articular una red que responda a las necesidades de comunicación interna entre las distintas provincias y los dos lados de la vertiente.

Hay que considerar, por lo tanto, que Euskalerria solo existe como hecho histórico-cultural y no como realidad político-administrativa y puesto que, en esa época no se constituye en estado-nación, no tiene una capital que la simbolice y la represente ni por supuesto una corte y una burocracia estatal en torno a la institución monárquica que tomen asiento en esa capital y que centralicen a través de la fiscalidad el excedente económico. La monarquía navarra desaparece como tal en el siglo XVI. Tampoco tiene una aristocracia rica y poderosa y por todo ello no habrá en el País Vasco conjuntos monumentales, palacios y otros sitios reales o nobiliarios. Faltarán la élite y las instituciones que en otros países han llevado la iniciativa de las grandes obras urbanísticas y monumentales de la época barroca. Solamente se realizarán en esta época edificios o pequeños conjuntos a iniciativa de mecenas, de la Iglesia, de las instituciones locales o de la pequeña nobleza.

De la época del Renacimiento hay obras singulares de *arquitectura civil* como la Universidad de Oñati[46] y otras de arquitectura religiosa como la Colegiata de Cenarruza o la iglesia de S. Miguel, también de Oñati, pero se trata de edificios singulares más que composiciones urbanas. En los siglos XVII y XVIII solo merecen destacarse algunas obras que realizan la Iglesia y las ordenes religiosas como la basílica de Loyola del arquitecto ita-

---

42. Álvarez llano. Ibídem.

43. En 1802 las tres provincias vascongadas representan el 1´9% del PIB total español mientras que en la actualidad (1996) representan el 5´9%. Álvarez Llano. Ibídem.

44. Dice por ejemplo Pi y Margall: *"Lo que por de pronto se ve es que a pesar de su identidad de raza y de lengua se resistieron a toda idea de unidad política. Hemos visto a los vascos de los Pirineos Galibéricos constituyendo solos el reino de Navarra. Los de la cordillera cantábrica se dividieron temprano en alaveses, guipuzcoanos y vizcainos sin que jamás los uniesen relaciones permanentes".* En *Las Nacionalidades, Madrid, 1876.*

45. Coexiste y luego sustituye al que en época bajomedieval penetraba en Gipuzkoa desde la llanada alavesa por el túnel de San Adrián.

46. Sufragado por Rodrigo Mercado Zuazola, obispo de Avila, consejero de la reina, persona sensible al espíritu del renacimiento y mecenas oñatiarra.

liano Fontana encargada por los jesuitas y la iglesia de Sta. María de San Sebastián. La mayoría de las Casa Consistoriales son del siglo XVIII y se construyen de acuerdo a los cánones barrocos de inspiración francesa de la época, como los ayuntamientos de Oñati, Mondragón, etc...[47].

Obras de mayor envergadura son las *tres plazas neoclásicas* regulares de nuestras capitales provinciales. Silvestre Pérez[48], refugiado en el País Vasco en la época de Fernando VII, lleva a cabo la plaza de Bilbao, la Plaza Nueva, que se comienza a construir en 1829 en un borde del centro histórico. La Plaza de la Constitución, dentro del casco histórico de San Sebastián, es proyectada por Ugartemendía y se comienza a construir en 1817. Olaguibel, por su parte, diseña la Plaza Nueva de Vitoria (1781) y el conjunto arquitectónico denominado de los Arquillos (1787), que luego servirá para articular la ciudad histórica con la nueva ciudad. Son todas ellas plazas cerradas de proporciones armoniosas, sobrias y de arquitectura uniforme.

Antes de la realización definitiva de los primeros ensanches de Bilbao y San Sebastián, los primeros que se realizan en el País Vasco, hay tres proyectos que no llegarán a materializarse, pero que son subrayados por los historiadores del urbanismo local: el proyecto de reconstrucción de San Sebastián, incendiada por las tropas inglesas al mando de Wellington, realizado por Ugartemendía, el proyecto Puerto de la Paz de Silvestre Pérez y el de Amado Lázaro, ambos en Abando.

El plan de reconstrucción de Ugartemendía es del mas genuino estilo neoclásico (1813), pretende la reconstrucción de la ciudad en el mismo emplazamiento, rompiendo la trama anterior y creando una nueva en cuadrícula, con una hermosa plaza octogonal en el centro y una nueva entrada de forma semicircular. Pero no podrá llevarla a efecto por dificultades de gestión. Las casas las destruye el incendio pero quedan los solares con sus propietarios a los que no consigue persuadir de la bondad de la redistribución de parcelas que propone.

Asimismo, Silvestre Pérez realiza el proyecto Puerto de la Paz, en Bilbao, (1807) en realidad en el territorio de la anteiglesia de Abando. Se trata de un episodio en la pugna secular entre la Villa de Bilbao y su Consulado del Mar con el Señorío de Bizkaia, que responde a intereses mercantiles de distintas familias influyentes, no existe una presión demográfica ni ascenso de una nueva clase social que justifique el planteamiento. Esta institución pretende fundar una nueva ciudad en la margen izquierda del Nervión frente a la antigua villa de Bilbao. La nueva ciudad y su puerto se conciben para competir con Bilbao y no como su ampliación. Se trataba de romper la situación de monopolio del Consulado del Mar de Bilbao en lo que a comercio y navegación se refiere. Es una disputa que derivará, por distintas circunstancias, en las que no podemos extendernos en una "matxinada" que se conoce con el nombre de la "zamacolada", a resultas de la cual se desestima el proyecto.

Silvestre Pérez que conoce de primera mano las tendencias imperantes en Francia e Italia diseña una ciudad conforme a nuevos criterios. En primer lugar, analiza el territorio en el que se va asentar la nueva ciudad y propone una plataforma a una cota media de unos 18 metros sobre el nivel de la Ría. La plataforma no es plana sino que está atravesada por distintas vagua-

---

47. Asun Arrazola. "*El Renacimiento en Gipuzkoa"*en "Euskalerria. Errealitate eta Egitasmo. Realidad y Proyecto". Caja Laboral Popular.

48. Nacido en Epila, Zaragoza, en 1767, discípulo de Ventura Rodriguez. Pensionado de la Academia de Madrid en Roma en 1990 donde conoce a arquitectos italianos y franceses. Cuando recibe el encargo de la redacción del proyecto de Puerto de la Paz ya había realizado la iglesia de Motrico y su entorno urbano, e iba a comenzar con la iglesia de Bermeo.

das y hendiduras que son aprovechadas para diseñar un sistema de canales que va a servir para proponer una interesante estructura portuaria. Destacan dos estructuras urbanas reticulares ubicadas en plataformas sensiblemente planas en Abando e Indauchu-Basurto, entre ambas se sitúa la vaguada del Elguera, que ahora atraviesa la ciudad de forma subterránea, y otras vaguadas menores que se adentran en las citadas plataformas de Abando y Basurto. La planta proyectada es rica en espacios públicos, plazas y avenidas arboladas.

Más tarde (1862) se redacta un nuevo plan "El plano de las inmediaciones de la villa de Bilbao y proyecto de su ensanche" de Amado Lázaro, un plan muy ambicioso, inspirado en el proyecto de Ildefons Cerdá para Barcelona (1859) pero que es desechado por las autoridades municipales por varias razones, entre otras por su amplitud de horizonte (150 años), por los importantes anchos de calle, por la superficie por habitante que parecía excesiva y por la escasa consideración con la edificación existente lo que iba a suponer un coste importante en materia de expropiaciones.

El definitivo ensanche de Achucarro, Alzola, Hoffmeyer se proyecta en 1876, precisamente el mismo año en que termina la segunda guerra carlista, comienza la industrialización de la Ría de Bilbao y la zona minera y se intensifica la presión demográfica. Se trata de un plan más modesto, de una menor dimensión que la de Amado Lázaro, que trata de encajar con la realidad preexistente y que resulta por lo tanto más viable económicamente[49].

El trazado de inspiración barroca tiene como eje principal la Gran Vía, en su centro se sitúa la Plaza Elíptica concebida como rótula de diferentes circulaciones y como jardín público. Y en torno a ella un anillo de alamedas: Urquijo, Mazarredo y Gregorio de la Revilla constituyen los elementos más singulares del proyecto. Sobre la ubicación de los edificios públicos se dice: "*Muchos edificios públicos necesita la villa de Bilbao si ha de ponerse al nivel que por su floreciente comercio y número de habitantes le corresponden tales son: unas buenas casas Consistoriales, un nuevo Teatro, Aduana, Alhóndiga, Matadero, Mercado cubierto, Lavaderos, Escuelas públicas y Juzgado*".

Pero de entre ellos solamente se fija el emplazamiento del Mercado cubierto por considerarlo el más urgente. Del resto se dice que pueden colocarse en cualquiera de las manzanas que se juzgue conveniente. Se presta mucha atención al estudio de la vialidad y a la infraestructura portuaria que se sitúa en la vega baja de S. Mamés. El Puente del Arenal es el único punto de conexión con la ciudad histórica.

Como hemos señalado este proyecto se ejecutará en un plazo relativamente corto de tiempo y resultará un conjunto homogéneo con unas proporciones armoniosas que mantiene una significativa calidad urbana. Servirá de lugar de residencia a la clase media alta que se forma en Bilbao en esa época, y también ofrecerá espacios para ubicar edificios públicos, oficinas y para el desarrollo de un centro financiero.

---

49. Los autores plantean las siguientes directrices: 1). Procurar la más fácil y rápida comunicación de los nuevos barrios entre sí y con los de la población rural así como con los principales centros de movimiento y vías de comunicación. 2). Conservar algunas vías de las existentes en la zona de ensanche a pesar de los defectos procurando remediar los más esenciales como, por ejemplo, la falta de anchura o de alineación. 3). Trazar calles lo más largas y rectas posibles interrumpidas solamente por algunas plazas que atenúen la monotonía producida por las dos líneas paralelas que forman las fachadas de las casas. 4). Dar a las calles la mayor anchura compatible con las condiciones económicas haciendo que se hallen bien orientadas tomando también en cuenta la dirección de los vientos. 5). Respetar las masas de edificación que hay ya construidas y casi todos los edificios aislados. 6). Que las manzanas tengan dimensiones convenientes para que resulte una relación aceptable entre la superficie edificada y la destinada a patios y jardines. 7). Destinar a jardines y paseos las partes del terreno que por sus accidentes no se prestan a una regular edificación. De la "Memoria de proyecto de Ensanche de Bilbao. Alzola, Achucarro, Hoffmeier".

El ensanche de Cortázar para *San Sebastián* difiere notablemente del planteado por Ugartemendía. En primer lugar, no plantea ninguna reconstrucción en el viejo emplazamiento sino que lo que pretende es un ensanche extramuros en los arenales que rodean a la vieja ciudad. Este segundo proyecto, mucho mas ambicioso, se plantea en un momento en el que la institución municipal logra, finalmente, en dura pugna con Tolosa la capitalidad de la provincia (1854), en los años previos a la segunda guerra carlista, cuando San Sebastián que aún solo tiene en torno a los 17.000 habitantes comienza a sufrir una cierta presión demográfica. En realidad Cortazar propone el derribo de las murallas y la construcción de una nueva ciudad sobre las marismas. La gestión económica del proyecto presenta una ventaja nada desdeñable: se proyecta construir en terrenos ganados al mar que no son propiedad privada sino propiedad del Ministerio de Defensa en un 94%, que los cede gratuitamente.

El proyecto prevé importantes obras de infraestructura como el Paseo de la Concha, el Paseo de Gros, el encauzamiento del río Urumea y la desecación de las marismas de Amara, que configuran el esquema de la ciudad actual. Varios autores destacan su magnífica previsión de levantar seis metros la rasante de la ciudad sobre el nivel del mar que condicionará favorablemente su posterior desarrollo[50]. También revela una gran visión de futuro en el diseño de la anchura de las calles, que en la época darían servicio a carruajes de tiro pero que años más tarde soportarían el tráfico de automóvil, local e incluso el de larga distancia. No previeron, en cambio, el atractivo que un siglo después podían tener las playas: desapareció la playa de Gros, que ha sido recuperada recientemente, y el Paseo de la Concha se trazó demasiado próximo a la línea de costa de modo que desaparece en la pleamar[51]. Por lo demás el diseño de la ciudad responde a la cuadrícula clásica a partir de la muralla derribada y convertida en *boulevard*[52] que sirve ahora de rótula de articulación de la parte vieja y el ensanche. En las pastillas resultantes se sitúan plazas e importantes edificios públicos como la Diputación Foral de Gipuzkoa.

También *Vitoria* se expande tímidamente en ese final del siglo XIX mas allá del recinto del casco histórico al sur del Cerro de Gasteiz. En ese momento el perímetro de la ciudad de Vitoria incluía hacia el sur de ese cerro una serie de manzanas limitadas por el ferrocarril Madrid-Irún, por el Parque de Florida y la calle de Francia. Una importante actividad comercial se centraba en la calle de Dato.

En *Pamplona,* a partir de 1888 se aborda también la construcción extramuros de las primeras manzanas de la ciudad nueva, con la Plaza del Castillo y el Paseo de Sarasate como rótulas con la ciudad medieval, de acuerdo a un *proyecto de Julián Arteaga* que será luego culminado con el primer Ensanche proyectado por Esparza en 1915 y que constituye buena parte del centro urbano actual de Pamplona.

A finales del siglo XIX tenemos por lo tanto, en cada una de las cuatro capitales, un conjunto urbano en el que se articulan perfectamente la ciudad histórica y el primer ensanche y que constituyen en los cuatro casos el centro de la ciudad actual.

---

50. *"El objetivo de las infraestructuras no es la resolución de problemas de corto plazo sino el de construir la ciudad y el territorio de cara al futuro, condicionar ese largo plazo. La planificación del largo plazo no es posible pero sí es posible condicionarlo para bien o para mal mediante las infraestructuras. El orden que construyen las infraestructuras de servicios no es un orden actual sino un orden futuro que se consigue creando economías externas o dicho de otra forma generando efectos inducidos*". Notas tomadas de la conferencia del catedrático José Luis Gomez.

51. Según el arquitecto Xabier Unzurrunzaga debió separarse unos 30/50 m. más de la línea de costa.

52. *Bull-ward* en sajón significa literalmente paseo de la muralla.

LA CIUDAD INDUSTRIAL

A finales del siglo XVIII se precipitan en Inglaterra una serie de acontecimientos que van a desencadenar lo que se conoce como revolución industrial y que supondrá el mayor proceso de urbanización y de cambio que han conocido las ciudades. Hay todo un conjunto de transformaciones económicas, sociales y técnicas en las raíces de esa revolución en las que no podemos extendernos y que solo las vamos a señalar. En primer lugar, a la revolución industrial le precede una *revolución agrícola* que se materializa en un salto importante de los rendimientos y la productividad que son necesarios para aprovisionar los mercados y alimentar a una población urbana cada vez más numerosa. Es preciso también la *proletarización* de un sector importante de la población que vive del campo para que sirva de fuerza de trabajo en la industria capitalista lo que se logra en un largo y penoso proceso histórico de expulsión forzada o provocada de campesinos a través de leyes como las de cerramientos, (*enclosures)* procediendo a la venta de comunales o privando a los pobres de los medios de subsistencia que les aseguran las organizaciones caritativas parroquiales[53].

Y es preciso también que se haya producido una auténtica *revolución en la tecnología y en las fuentes de energía*, que tienen una importancia particular para la formación de las grandes aglomeraciones urbanas porque las nuevas técnicas exigen la producción a gran escala en centros fabriles donde se necesita gran cantidad de mano de obra. Antes, las ferrerías o las industrias textiles estaban localizadas a lo largo de los cursos fluviales para aprovechar la energía hidráulica, de modo que, sin estar dispersas del todo, estaban repartidas longitudinalmente a lo largo del río, o simplemente se trabajaba a domicilio en medio rural en el denominado *domestic system*. Ahora, las nuevas máquinas y la energía mecánica obtenida con la máquina de vapor que las mueve, exigen una concentración de toda la producción textil, la agrupación de las distintas factorías y por lo tanto la aglomeración de la población trabajadora en grandes centros fabriles.

El *desarrollo de nuevos medio de transporte* fue otro de los factores necesarios para que prosperara el proceso industrializador porque el aprovisionamiento de materias primas y el acceso a grandes mercados era una condición necesaria a la producción a gran escala. Esto, juntamente con la *desaparición de obstáculos institucionales a la libre circulación de mercancías* hizo posible la formación de los mercados nacionales y la unificación de los precios. Paralelamente, se produce lo que se conoce como *revolución demográfica,* para algunos efecto, para otros causa de la revolución industrial, pero que, en definitiva, obedece a una disminución neta de la tasa de mortalidad debida a la mejora de las condiciones alimenticias e higiénicas, al descubrimiento de vacunas, a la desaparición de epidemias, etc...

En consecuencia, las ciudades deben soportar un intenso *proceso de urbanización* que procede del éxodo rural al que antes hemos aludido y a esta explosión demográfica derivada de la reducción de la tasa de mortalidad. Este proceso se extiende con algunos decenios de retraso al continente europeo y a América del Norte que sufren transformaciones similares[54].

---

53. Ver a este respecto la obra de Maurice Dobb *"Etudes sur le developpemente du capitalisme*" Masperó París 1968 o la obra de Karl Polanyi *"La gran transformación "*. Ed. La Piqueta. Madrid. 1978.

54. En Inglaterra y País de Gales la población urbana pasa de 9 a 28 millones de habitantes entre 1851y 1911. En Estados Unidos, de 2 a 42 millones entre 1840 y 1910. En Francia, de 9 a18 millones entre 1851 y 1911. En Rusia, de 4 a 28 millones de 1851 a 1914. Y en Alemania, de 15 a 39 millones entre 1871 y 1911. Al final de los períodos citados la población urbana representa el 78% de la población en Inglaterra-País de Gales, 60% en Alemania, 46% en los Estados Unidos, 44% en Francia y 20% en Rusia. Tomado de *"La revolution industrielle 1780-1880*". Jean Pierre Rioux.

El proceso fue enormemente desigual, en algún caso afectó a ciudades que habían tenido una pequeña dimensión durante el Antiguo Régimen y en los que por distintas circunstancias demarró un proceso industrializador endógeno. Es, por ejemplo, el caso de Manchester, ciudad donde por primera vez se pone en marcha la hilatura mecánica de algodón. Esta ciudad que en 1760 tenía entre treinta y cuarenta y cinco mil habitantes alcanzó los cuatrocientos mil hacia 1850. Pero en un sistema de producción para el mercado, basado en un flujo continuo de acopios de materias primas y de aprovisionamientos de mercados cada vez mas alejados *el coste del transporte* se convirtió en una variable de localización decisiva, por ello crecieron de forma espectacular aquellas ciudades que se encontraban en las proximidades de *yacimientos mineros*[55] porque era la localización que minimizaba el citado coste y, de forma más general, las ciudades que contaban con *puertos marítimos* que permitían la entrada de barcos de gran calado. Estas ciudades eliminaron de la competencia a los puertos más pequeños y conocieron un crecimiento inusitado, sobre todo cuando articularon distintos medios de transporte, los marítimos y los terrestres. Las economías externas que generaban esas infraestructuras de comunicaciones atrajeron a la industria y la población desocupada y simultáneamente a todos los servicios públicos y privados conexos. Gracias a ello demarraron ciudades como Livepool, Londres, Nueva York, Baltimore, Barcelona, Amberes y Hamburgo. También Bilbao que, como luego veremos, concentraba los dos elementos, los yacimientos mineros y el puerto marítimo.

Pero si se profundiza en el análisis se observa que este *intenso proceso de urbanización se manifiesta principalmente en las antiguas capitales barrocas.* Son ellas las que más crecen. Londres dobla su población en treinta años y alcanza los 4 millones de habitantes en 1880. París absorbe el crecimiento demográfico de toda Francia y en la misma fecha alcanza los 3 millones de habitantes, mientras que a comienzos de siglo no contaba más que con 500 mil habitantes. El incremento poblacional durante ese siglo XIX es de 300% para San Petesburgo, 490% para Viena y de 872% para Berlín. Distintas circunstancias explican este nuevo despliegue de las viejas capitales. En primer lugar, la gran masa de desheredados y de campesinos que han sido expulsados del campo se hacina precisamente en las grandes capitales. Y en esa primera época la industria explotará de forma inhumana a esta población desarraigada y se basará precisamente en la existencia del numeroso "ejército de reserva"[56] que existe en torno a las grandes capitales para comprimir al máximo los salarios e incrementar sus beneficios. Además, el poder político cuya sede está precisamente en las grandes capitales barrocas diseña los modernos medios de comunicación y principalmente el tendido ferroviario[57], de modo que esa capital se encuentre en el centro de un sistema radial, dotándola de este modo, de la posición más ventajosa para acceder a todo el mercado nacional. Por otro lado, la industria necesita de medios de financiación externos, y precisamente las sedes de los grandes bancos comerciales y las bolsas de comercio del Antiguo Régimen se encuentran en esas grandes capitales. Una vez reconvertidos al nuevo panorama industrial ellos financiarán las necesidades del nuevo sector industrial, la construcción de los ferrocarriles y de otros servicios públicos o privados. Esta concentración espacial del poder político, industrial y financiero es una de las características de las viejas/nuevas capitales que emergen de la revolución industrial.

---

55. Ch. Dickens describe los ambientes de las "ciudades carbón" en su novela *Hard Times*.

56. La expresión es de Marx en el libro primero del Capital.

57. En ese primer momento la conexión ferroviaria será fundamental. Las ciudades francesas que se sitúan al lado del ferrocarril doblan su población en 50 años a partir del Segundo Imperio. En los países nuevos como Estados Unidos y Rusia el ferrocarril hace surgir nuevas ciudades.

Paralelamente, se produce un incremento importante de la burocracia estatal y con el explosivo crecimiento urbano se concentran en la gran capital todo tipo de servicios: el comercio, el transporte, los seguros, los espectáculos, la hostelería, etc...

Con la revolución industrial se produce por lo tanto una nueva *redistribución de las funciones de las ciudades en el sistema urbano.* La gran capital barroca se apropia de las nuevas funciones y se convierte en capital industrial y financiera, mientras que la importancia de las funciones que tradicionalmente han ofrecido las ciudades de "provincias" declina. Las ferias y mercados, las funciones religiosas, administrativas y militares y la red de influencias y relaciones con el campo circundante que han sido pacientemente tejidos durante siglos por los artesanos, los negociantes, o los notarios de esa capital provincial, quizá antigua villa medieval, se disuelven ahora de forma inexorable. Los artesanos sometidos a la competencia de la manufactura industrial desaparecen y el campo se vacía de campesinos y de trabajadores de la pequeña industria rural. Y el éxodo no se dirige a las capitales de provincia sino a la gran capital, a las ciudades con puertos marítimos o a los nuevos asentamientos industriales.

El *impacto sobre el territorio y la ciudad histórica* fue enorme. La revolución industrial dejo inerme a las ciudades ante el poder económico. Las empresas industriales se hicieron dueñas del suelo urbano y de su entorno y ubicaron sus instalaciones en el lugar más conveniente para sus intereses. La visión doctrinaria del liberalismo económico que fue adoptada en una primera época por el poder político consideraba que la tierra y el suelo eran mercancías cuyo precio debía estar determinado por la oferta y la demanda y que las autoridades públicas no debían intervenir en el uso que se le diera a ese suelo. Todo aquello que fuese bueno para la industria era bueno para el progreso y el bienestar general y de acuerdo a ello se procedió. Se crearon nuevos asentamientos industriales especialmente en las riberas y desembocaduras de los grandes ríos que más tarde se convertirán en los ejes de conurbaciones de carácter industrial. Las centrales térmicas y otras instalaciones contaminantes se establecieron en sus orillas sin importar que el humo y el acarreo de carbón destrozaran paisajes de gran belleza natural. Las estaciones de ferrocarril, los docks y almacenes, las instalaciones portuarias y el resto de instrumentos de producción se ubicaron con el mismo criterio. Los ferrocarriles de interés industrial o minero dividieron el territorio. Se industrializaron las áreas próximas al puerto. Y junto al puerto y los asentamientos industriales se crearon "colonias industriales" para albergar a la población obrera. Asimismo comenzó un relleno indiscriminado de la trama industria-redes de comunicación con diferentes asentamientos residenciales. Todo se estableció sin un planteamiento y una ordenación previa optando siempre por las soluciones menos costosas y más favorables para la industria, sin tomar en consideración ningún otro criterio de tipo social, urbanístico, ecológico o sanitario.

La *ciudad histórica* también sufrió importantes transformaciones. Se colmataron las estructuras urbanas existentes. Las grandes infraestructuras invadieron el centro urbano, se construyeron estaciones de ferrocarril, vías y viaductos. La clase obrera explotada se concentró en determinados barrios, generalmente en los que se encontraban en peor estado que, frecuentemente, coincidía con las áreas históricas más antiguas. Paralelamente se abordaron ensanches, u otras reformas urbanísticas que contemplaban áreas residenciales para la próspera nueva burguesía.

Hay que insistir en esta *segregación social que tiene su reflejo en el plano urbano residencial* que se produce a gran escala tras la revolución industrial. Uno de los aspectos más inhumanos y crueles del doctrinarismo liberal fue el considerar que, además de la tierra, también la fuerza de trabajo humana era una mercancía y que como tal su precio, el salario,

debía someterse a la ley de la oferta y la demanda. Cualquier intervención en este mercado fue considerado negativo porque ello estimularía la holgazanería "natural" de ese proletariado industrial. Esta política extremista y cruel que se mantuvo en Inglaterra hasta mediados del siglo XIX suponía en realidad, como lo ha explicado Karl Polanyi[58], poner en función de las fuerzas del mercado, por lo tanto, en función de fuerzas ciegas, ajenas a la voluntad de los hombres, la supervivencia incluso física de toda una clase social.

Como consecuencia de esta política de salarios miserables las condiciones de vida y de vivienda van a ser horrorosas. Existe una amplia literatura sobre la sordidez, la insalubridad, la lobreguez y las condiciones de vida extremas en las que sobrevive la primera clase obrera en Inglaterra[59]. La vivienda era además de pésima, onerosa y constituía juntamente con la alimentación el principal capítulo de gastos. Los propietarios de los inmuebles se mostraban duros en la explotación de los obreros que se veían obligados a vivir cerca de sus lugares de trabajo. Quedaba la posibilidad de habitar fuera de las ciudades pero la distancia de los desplazamientos tras jornadas de más de 14 horas los desanimaba.

En esos ambientes malsanos los índices de mortalidad crecieron de forma alarmante. Así, en Nueva York el índice de mortalidad infantil que era en 1810 de 120 a 145 por cada 1000 nacimientos, en 1850 llegó a 180, en 1860 a 220, y en 1870 hasta 260. Son igualmente de triste recuerdo las *Company Town*, las ciudades de compañías mineras o industriales que en los primeros momentos de la industrialización se establecieron en los lugares de extracción de las materias primas. Los obreros que habitaban allá en barracones y chabolas insalubres carecían de derechos y dependían para todas las necesidades de comida, vestido, o alojamiento, de la compañía, que los explotaba doblemente.

Frente a la sórdida ciudad industrial se levantaba la ciudad de la burguesía liberal que mostraba sin pudor a través de sus realizaciones arquitectónicas y urbanísticas su poder, su riqueza y sus ansias de belleza. Pero los dos mundos aunque física y espacialmente separados estaban íntimamente relacionados. Como dice F. Chueca "... *el árbol frondoso de las mas bellas estructuras urbanas hundía sus raíces en las zonas subterráneas y turbias de los "slums" de los pavorosos suburbios industriales donde se hacinaban los trabajadores. De aquellas tinieblas como de las profundidades de la tierra provenía la savia que luego fructificaba en grandes avenidas resplandecientes de luz, en plazas ornamentadas con los monumentos de los grandes lideres del progreso en grandiosos edificios representativos, en palacetes y zonas residenciales que respiraban desahogo y distanciamiento".* Esa ciudad dividida, partida en esa cruel dicotomía es la imagen fiel de la ciudad liberal.

Pero la experiencia mostró pronto que aquella situación extrema guiada por el doctrinarismo liberal podía conducir a crisis violentas, tanto de carácter económico como social y que perseverar en ella era una actitud suicida. A partir de la segunda mitad del siglo XIX en Inglaterra parte del credo liberal se pone en cuestión. Por supuesto que tiene mucho que ver

---

58. Karl Polanyi *"La gran Transformación* ". Ediciones La Piqueta.

59. Por ejemplo, dice Leon Faucher sobre Liverpool "*las viviendas de los obreros en Liverpool son aún más insalubres que míseras. Sus familias habitan en su mayor parte en sótanos o en patios cerrados y carecen de aire mas que de pan. Hay siete mil sótanos donde viven mas de veinte mil personas, de cincuenta a sesenta mil personas se amontonan en los traspatios. En cada sótano hay tres, cuatro y hasta cinco personas*". Otro texto citado por el mismo autor alude a un informe presentado en 1842 a la Cámara de los Lores sobre el estado sanitario de la clase obrera y dice que las ciudades peor acondicionadas eran Manchester, Liverpool, Ashto y Pendleton. En esta última "*había visto dormir a mas de cuarenta personas en la misma vivienda, es decir casados, solteros, incluyendo a niños, y varios jóvenes de ambos sexos".* Citado por Claude Fohlen en *Qu´est-ce que c´est la revolution industrielle?.* Editions R. Laffont. 1971.

en ello la actividad de las Trade Unions pero el simple pragmatismo cuestionaba continuamente la fe liberal en las virtudes del mercado autoregulado. Por lo tanto muy pronto se adoptan en esta materia las primeras medidas de *legislación social* para proteger precisamente a la clase trabajadora de las fluctuaciones de los mercados y para limitar la explotación de los mas débiles (legislación sobre accidentes de trabajo, sobre el trabajo de los niños, limitación de la jornada, etc...). Paralelamente, frente a la doctrina de no intervención en materia urbanística y de vivienda se busca un *punto de equilibrio entre la intervención pública y la iniciativa privada* que aún hoy subsiste en la organización de las ciudades en que vivimos.

Benevolo[60] define así la ciudad postliberal que surge de la primera experiencia de la ciudad industrial: *"a) Se fijan límites entre la administración pública y la propiedad inmobiliaria, reconociéndose espacios de competencia: la administración gestiona lo mínimo para que la ciudad funcione: viales, calles, plazas, ferrocarriles e instalaciones como acueductos, gas, electricidad, teléfono... La propiedad administra el resto. Nace la distinción entre servicios primarios y secundarios. b) Las áreas para la construcción privada quedan reguladas por la administración a través de ordenanzas. c) Las líneas que separan el espacio privado del espacio público: línea de fachadas bastarán para formar el diseño de la ciudad. d) La periferia se compacta con usos residenciales y se crea una tercera franja concéntrica: el suburbio, mezcla de ciudad y campo. e) Se introduce el parque público y se construyen casas populares de promoción pública para hacer frente a la importante densidad y a la falta de viviendas económicas, solución en todo caso insuficiente. f) la ciudad postliberal se superpone a la ciudad histórica y tiende a destruirla, interpreta los edificios como intercambiables salva solo los monumentos".*

Pero no fueron solo concesiones calculadas, además del reformismo pragmático que se impuso en la esfera político-social y urbana y que da lugar a lo que algunos autores llaman ciudad postliberal, hubo industriales generosos que se creyeron ellos mismos en el deber de corregir los daños que habían causado. Uno de los primeros fue Robert Owen (1771-1858), propietario de una fábrica de textiles, que planeó una ciudad utópica de tipo colectivo que combinaba la industria y la agricultura y que se sostendría económicamente así misma[61]. Más tarde surgen otras variantes: el *falansterio* de Fourier; en 1865 la familia Krupp comenzó a construir el primero de sus pueblos modelo en sus factorías de acero de Essen; Georges Cadbury, un fabricante de chocolate, construyó en 1879 la ciudad de Bourneville con fines industriales y filantrópicos y lo mismo hizo otro chocolatero francés, Meunier, en 1874. Hay una honrosa lista de industriales y compañías que intentan compensar y borrar el penoso recuerdo de las Company Town a las que antes hemos aludido.

Respecto a esta propuesta de ciudad utópica de Owen y de sus seguidores dice Leonardo Benevolo[62] que nacen de la protesta por las condiciones inaceptables de la ciudad existente y subraya su carácter utópico y colectivista.

---

60. Leonardo Benevolo. Ibídem.

61. Fernando Chueca ve en el diseño de Robert Owen el anticipo de la futura ciudad jardín.

62. "*Estos modelos –irrealizables en la primera mitad del siglo XIX y superados por las discusiones políticas en la segunda mitad del siglo– son el teórico adversario de la ciudad liberal; en efecto desplazan el acento de la libertad individual a la organización colectiva e intentan resolver de forma pública todos o casi todos los aspectos de la vida familiar y social"*. Leonardo Benevolo: *Diseño de la ciudad-5*. 1978.

INDUSTRIALIZACION Y CIUDADES EN EUSKALERRIA

Las condiciones y circunstancias que explican el proceso industrializador que hemos citado mas arriba, se dan también en Euskalerria, o por lo menos en una parte de ella con un siglo de retraso respecto a Inglaterra aunque con una serie de particularidades históricas. Como hemos señalado en páginas anteriores la crisis del Antiguo Régimen se cierra en el País Vaco con la ruptura de un sistema económico-institucional que se caracterizaba por su apertura al exterior y su autonomía aduanera y fiscal. Con el final de la segunda guerra carlista los fueros son abolidos, las aduanas se establecen en la costa[63] y el País Vasco queda definitivamente integrado en el "mercado nacional español". A partir de la finalización de la primera guerra carlista se inicia el proceso de industrialización tanto en Bizkaia como en Gipuzkoa que se acelera a partir de 1876. Finalizada la segunda guerra carlista comienza una febril explotación de mineral de hierro que hasta entonces se había visto obstaculizada por la propia situación bélica y por el fuero de Bizkaia que ponía impedimentos a su exportación.

Sucede que, un poco antes, en 1856, Bessemer había descubierto un procedimiento nuevo y mucho más competitivo para la obtención del acero, pero, para ello, necesitaba mineral de hierro, con muy poco fósforo que es lo que precisamente, en enormes cantidades, se encontraba en el subsuelo vizcaíno. Tanto capitales extranjeros como locales se alían para sacar provecho de esta circunstancia y comienza a desarrollarse una importante actividad minera. A partir de entonces inmensas cantidades de mineral de hierro fluyen de las minas vizcaínas a los puertos ingleses. Con los beneficios obtenidos de la exportación del mineral de este hierro entre 1876 y 1900 la nueva burguesía vizcaína industrializa la margen izquierda[64].

Las bases de la industria tradicional se modifican. Nace una nueva industria siderometalúrgica de producción y transformación del hierro y el acero con una tecnología nueva que precisa la producción a gran escala, en grandes centros fabriles, con grandes cantidades de mano de obra y con un combustible igualmente novedoso. Precisamente los fletes de retorno de los barcos que transportan el mineral son aprovechados para el transporte de hulla inglesa que, en adelante, será el combustible utilizado para la reducción del hierro en los Altos Hornos, en vez del carbón vegetal procedente del bosque atlántico.

Es un cambio trascendental e histórico que tiene una repercusión decisiva en la *localización* de esta industria y por lo tanto de la mano de obra. Durante el antiguo régimen la producción de cada Kg. de hierro reclama 2 Kg. de carbón para lo que se necesita 4 Kg. de leña, por ello la minimización de los costes de transporte determina que las ferrerías se localicen en las proximidades de los grandes bosques. Con el nuevo combustible transoceánico, mucho más competitivo toda la producción de hierro y acero tiende a concentrarse en los Altos Hornos situados en las proximidades del puerto y las ferrerías tradicionales tienden a desaparecer.

De nuevo son circunstancias geográficas, el mar, el puerto, la existencia de determinadas riquezas minerales o la proximidad con Gran Bretaña las que explican el arranque del proceso de industrialización moderno e incluso la especialización actual del País Vasco en la producción y transformación del hierro y el acero.

---

63. El traslado se produce en 1841 cuando concluye la primera guerra carlista.

64. M. González Portilla. *Los orígenes de la sociedad capitalista en el País Vasco. Transformaciones económicas y sociales en Vizcaya*. Saioak nº 1. 1977.

Esto no significa que los viejos factores de localización, el carbón vegetal como combustible y el agua como fuerza motriz, que han sido claves en el tipo de producción y en la localización industrial durante el antiguo régimen vayan a desaparecer de inmediato, de hecho seguirán determinando durante un largo período muchas localizaciones. La industria del papel[65] que es movida primero por ruedas y luego por turbinas hidráulicas se localiza a orillas del río Oria y del río Urumea. Solo cuando el estiaje hace bajar el caudal se emplean máquinas de vapor como fuerza motriz. En 1933 únicamente una papelera de Rentería utiliza la electricidad como fuerza motriz[66]. La industria textil de la lana, el algodón, incluso la fabricación de boinas emplean igualmente máquinas accionadas por fuerza hidráulica y se sitúan por lo tanto a orillas de los ríos. Igualmente la localización de algunos grandes establecimientos siderúrgicos sigue estando determinada por los cursos fluviales. Theo Lefebvre describe como las instalaciones de laminación se hacen mover con turbinas hidráulicas. Por ejemplo, la ubicación de los Altos Hornos de Vergara propiedad de la Unión Cerrajera de Mondragón lo justifica por el escaso caudal del Deva a su paso por ésta[67].

Por otro lado, el carbón vegetal se sigue utilizando como combustible aún durante varios decenios y vuelve al primer plano cuando a consecuencia de la primera guerra mundial se suspenden los suministros de hulla inglesa. Ello quiere decir que durante un período coexisten los elementos de localización modernos que trae la revolución industrial (carbón transoceánico, máquina de vapor, electricidad) con los del viejo régimen (carbón vegetal, fuerza hidráulica directa). Luego, de una forma relativamente rápida, la electricidad sustituye a todos los demás sistemas como fuerza motriz y se abandona definitivamente el uso del carbón vegetal y mucho mas tarde el de la hulla. Pero aunque el motivo concreto que dio origen a una localización industrial determinada desaparece, muchas veces, esa localización se consolida. Un siglo después de su fundación ni la Acería Compacta de Vizcaya heredera de los Altos Hornos depende ahora de la hulla inglesa, ni los Altos Hornos de Vergara son tributarios, en modo alguno, del caudal del Deva pero ambos se mantienen en sus primitivas localizaciones.

La industrialización supone, como se ha indicado, la revolución urbana y la proletarización. Es decir la existencia previa de una fuerza de trabajo desprovista de otros medios de subsistencia que está obligada por lo tanto a vender su fuerza de trabajo. Esta masa de desheredados que acude a trabajar a las minas y a los nuevos centros fabriles proceden del campo vasco y en una mayor proporción de la inmigración. Precisamente en el origen de las guerras carlistas se encuentra la crisis del campo vasco. Para el campesinado pobre su situación se vuelve insoportable con el cercamiento y la venta de terrenos comunales, vitales para su modo de vida. Un sector importante emigra a Sudamérica, otro acude tras la segunda guerra a la zona minera. Un proceso similar explica la afluencia de la primera inmigración

---

65. La industria del papel está, igualmente, en el origen de una transformación radical del paisaje vasco, principalmente el de las provincias marítimas. Este sector utiliza como materia prima la pasta de papel que se obtiene, a su vez, a partir de un árbol, el *pino insignis,* especie exótica procedente de Méjico que comienza a cubrir los bosques de la Euskalerria cantábrica a comienzos de siglo y cuya extensión se acelera a partir de los años cincuenta. Estos bosques, o monocultivos uniformes, monocromos y oscuros son los que ocupan el lugar de los hermosos robledales atlánticos, de los hayedos y bosques mixtos de frondosas que a principios de siglo ya habían desaparecido saqueados sin piedad por la industria del Antiguo Régimen y principalmente por las ferrerías y los astilleros.

66. *Les modes de vie dans les Pyrenees Atlantiques.* Theo Lefebvre. 1933.

67. "*...les installer a Mondragon etait impossible parce qu´en cette localité le Deva roule juste assez d´eau pour faire marcher une turbine et qu´il fallait plusieurs turbines pour pouvoir laminer une assez grande quantité de fonte: on les etablit donc a Vergara, – vers 1900*". En "*Les modes de vie dans les Pyrenees Atlantiques"*. Theo Lefebvre. 1933.

que ante la ausencia de procesos de industrialización en sus regiones de origen acude en masa a Cataluña y a Bizkaia.

El primer territorio colonizado es la margen izquierda de la desembocadura del Nervión. El paisaje de la Ría y de lo que va a denominarse Zona Minera cambian rápidamente. Se pasa de un entorno predominantemente agrícola, de barrios rurales y caseríos dispersos, con la excepción de Bilbao, a una aglomeración desordenada y densa de grandes industrias, astilleros, muelles, cargaderos de mineral, instalaciones portuarias, almacenes, depósitos y parques de materias primas. Atravesada por infraestructuras de transporte de mineral y de otras mercancías y pronto ocupada por asentamientos de chabolas y barracones de obreros. El proceso alcanza a la misma ciudad de Bilbao, los márgenes de la Ría y su periferia. Igual que ocurriera en Inglaterra los mejores terrenos son ocupados por la nueva y poderosa industria vizcaína. No existe ninguna intervención de las autoridades públicas[68] para ordenar o compatibilizar distintos usos del suelo, no hay una mínima ordenación del territorio con viales u otras infraestructuras, ni existe ningún criterio urbanístico, social o ecológico. Prima sobre todas las cosas el interés y el lucro de las nuevas grandes empresas industriales y mineras.

Entre las infraestructuras se da prioridad a las que tienen que ver con el transporte marítimo que es vital para el tráfico del mineral de hierro y de carbón. A través de la Junta de Obras del Puerto se soluciona el problema de la peligrosa barra marina de Portugalete y se construyen el espigón de las Arenas y el de Portugalete (1877) y, más tarde (1906), el rompeolas de Santurce. En algunos tramos se desecan marismas lo que permite la obtención de importantes terrenos (El Arenal, Las Arenas, etc...) y se encauza la ría. También se construye una importante red ferroviaria para el transporte de mineral.

Esa apropiación del suelo llevada a cabo por la industria supuso una transformación violenta del espacio, una catástrofe si la juzgamos con criterios urbanísticos actuales, pero quizá conviene relativizar este juicio. De hecho no fue eso lo que llamó la atención de escritores e intelectuales de la época. Dice por ejemplo Pío Baroja (1920) "...*La Ría de Bilbao. No creo que haya en la Península Ibérica nada que dé una impresión de fuerza, de trabajo y de energía como esos quince kilómetros de vía fluvial"*.

No obstante, la explotación y las condiciones de vida, de alojamiento y de higiene miserables que caracterizan a la primera etapa de industrialización inglesa se reproducen aquí. Como no existía ninguna infraestructura urbana para acoger a toda esta oleada inmigrante las compañías mineras construyeron *barracones* y los mineros estaban obligados a utilizarlos así como las cantinas[69]. Luego, su coste se les descontaba del salario. También proliferaron el chabolismo y la residencia en construcciones ruinosas o precarias. Las condiciones

---

68. Las primeras normas públicas son precisamente las leyes de ensanches. La Ley del Ensanche de Bilbao es de 1876. La ciudad que prevé residencias para la clase alta, para oficinas y servicios será objeto de una planificación, en cambio la zona minera y la margen izquierda de la Ría donde residirán los trabajadores de las minas y la siderurgia permanecerá desordenada e insalubre.

69. A finales de siglo XIX y comienzos del XX tienen lugar conflictos y huelgas violentas en los que precisamente se reclama la eliminación del sistema de cantinas y la salubridad. El 17 de Octubre de 1903 15.000 mineros secundan la huelga convocada por organizaciones obreras. El Gobierno declara el estado de sitio y reprime la protesta, los obreros se defienden tras las barricadas, hay muertos y heridos. Pero al final el capitán general que dirige la represión cree que lo más prudente es negociar y ceder. De los cuatro puntos del acuerdo el tercero dice que *"Bajo ningún pretexto se podrá obligar a los obreros a aprovisionarse en una tienda o una cantina determinada*" y el cuarto que "*La comisión de higiene de la provincia vigilará rigurosamente los víveres vendidos en los almacenes y cantinas*". En "*La España del siglo XIX"*. Manuel Tuñón de Lara. 1978.

de vida son atroces como lo muestra el incremento de los índices de mortalidad general y la mortalidad infantil muy superiores a los que se dan en la Vizcaya agrícola y marinera[70].

Al mismo tiempo se desarrollaba el Ensanche de Achucarro, al que antes se ha aludido, con sus plazas y alamedas y más tarde, en la margen derecha de la Ría, la zona residencial de Neguri con hermosos palacetes rodeados de jardines y de vegetación y casonas de estilo inglés que reflejan en el urbanismo la división social de aquella sociedad.

En *Gipuzkoa* la industrialización se acomete también con la aportación de capitales y de técnicos extranjeros. Se sigue fiel a la tradición metalúrgica medieval y se producen principalmente artículos metálicos, cerrajería, herramientas, tornillos, armas y clavos, pero también otros productos como chocolate, papel, textil etc... Este proceso industrializador y el paralelo desarrollo urbano es bastante mas disperso que en Bizkaia. La industria se difunde por los fondos de los valles fluviales y ocupa las periferias urbanas de las villas medievales. Estas villas con la irrupción del nuevo modo de producción industrial adquieren una nueva personalidad como lugar de residencia de una población obrera y de implantación de pequeñas y medianas industrias. Los escasos terrenos aptos para la agricultura o para el desarrollo urbano van a sufrir desde entonces la competencia de este nuevo sector de actividad que abandona el medio rural para concentrarse entorno a las antiguas ciudades. De todos modos esa primera oleada industrializadora es menos intensa y no estuvo tan concentrada espacialmente como en Vizcaya.

Además, ese proceso de implantación de nuevas industrias se hizo de una forma más equilibrada y mas compatible con la estructura urbana existente e incluso existen pabellones industriales o grandes instalaciones de cierto valor arquitectónico e integradas en el entorno urbano.

San Sebastián se salva de las consecuencias urbanísticamente desastrosas de la primera industrialización. A finales de siglo, tras adquirir la capitalidad en dura pugna con Tolosa derriba sus murallas (1863), desarrolla el ensanche de Cortázar y construye infraestructuras y edificios emblemáticos como el Palacio de la Diputación y el Casino. Pronto asume las funciones propias de la capitalidad provincial (sede de las instituciones y de la administración provincial, determinados servicios públicos, centro comercial etc...) con una inclinación por la función residencial para la clase media alta y turística, sobre todo cuando la reina Mª Cristina decide fijar en esta ciudad su residencia de verano. Al mismo tiempo, Irún, que al igual que San Sebastián se encuentran sobre el trazado de la línea ferroviaria que une París con Madrid, se desarrolla como ciudad aduanera. Por razones de seguridad militar se impide su industrialización y por la misma razón el ancho de vía ferroviaria será diferente al europeo.

Hasta los años 50, *Vitoria* es una pequeña ciudad comercial y de servicios (de curas y militares). Solo Amurrio y Llodio tienen un temprano desarrollo en la esfera de difusión de Bilbao. A partir de 1955 una política deliberada de industrialización de la Diputación Foral de Alava logra atraer por medio de incentivos fiscales y la oferta ventajosa de polígonos industriales a empresas de Gipuzkoa y Bizkaia y a grandes empresas extranjeras como Mercedes

---

70. "*... el aumento de las defunciones de niños menores de un año se ve favorecido por lo brusco de la transición en los niños de la vida en el campo a la vida de la población, teniendo en cuenta las malas condiciones de su habitación, la transición de la alimentación láctea a una alimentación inconsciente y mala después del destete y la bebida del agua del río que es la única de la que se surten los barrios obreros".* Mariano de Echevarria en *"Higienización de Bilbao*" citado por González Portilla. en "*Los orígenes de la sociedad capitalista en el País Vasco. Transformaciones económicas y sociales en Vizcaya".*

y Michelin. Esta expansión de su capital provoca un importante desequilibrio demográfico. Se vacía la provincia que se concentra en la capital. Esta industrialización tardía no causará ningún caos urbanístico porque los distintos usos del suelo serán objeto de una planificación muy precisa por parte del ayuntamiento.

Pamplona, hasta los 50 es igualmente una ciudad comercial y de servicios con la producción de algunos productos derivados del campo como azúcar, harina, tejas y maderas. También con la oferta de un tratamiento fiscal favorable y polígonos industriales en la periferia de la ciudad logra atraer a empresas importantes como Seat en Landaben y se produce la primera expansión urbana extramuros, con el desarrollo de los barrios de la Rochapea, Chantrea, Burlada, Villaba, Zizur, etc... La difusión de la industria en el territorio tiene un éxito desigual. En Vera fracasa el intento de ubicar unos Altos Hornos y, en cambio, se produce cierta industrialización en Lesaka, Leiza, Alsasua, Tudela y Estella.

En el País Vasco francés, el litoral inicia su desarrollo turístico potenciando las playas y casinos de Biarritz, que se convierte en centro del turismo europeo, junto con S.Sebastián, cuando la emperatriz Eugenia de Montijo la elige como su residencia de verano. El resto de la zona persiste en su tradición agrícola, ganadera y pesquera. El sector industrial destaca por su debilidad en la región, apenas participa de la primera revolución industrial y las escasas empresas que se implantan tienen un carácter exógeno, no se desarrolla una clase empresarial local ni hay iniciativas endógenas. Los focos industriales son muy limitados y artificiales y debidos a decisiones políticas, como los astilleros de Boucau que se establecen en la desembocadura del Adour al final del siglo XIX, la fábrica de Breguet-Dassault de aviones de combate en Tarnos en los años 60, y más recientemente, Turbomeca, empresa pública de motores de aviones, que se instala para aliviar las consecuencias laborales de la reconversión de los astilleros. Las empresas locales se sitúan en el sector agroalimentario. Por todo ello el paisaje urbano no sufre modificaciones sustanciales.

Respecto a la autonomía político-administrativa y a los asuntos territoriales derivados de la misma, el País Vasco seguirá sin funcionar como una nación cohesionada, articulada y autocentrada. Una vez abolidos los fueros quedará como residuo de la autonomía foral el concierto económico, la autonomía fiscal provincial que, además, será utilizada en provecho de la nueva clase industrial. Pero las distintas provincias seguirán dándose la espalda. De la falta de una autonomía y una unidad política supraprovincial se derivan consecuencias importantes. Sigue sin existir una capital reconocida como jerárquicamente superior. Bilbao, que debe ser por su peso económico la capital del país no podrá ejercer de tal y difundir su extraordinario potencial económico, industrial y de servicios sobre su *hinterland* más próximo y, principalmente, sobre Alava porque como ocurre en el resto de los estados europeos, el diseño de las redes de comunicaciones y principalmente de la red ferroviaria, se realiza desde Madrid que se sitúa en su centro. Desde ese centro se construirán dos líneas, una Madrid-Irún-París, que pasa por San Sebastián (1864) y otra Madrid-Miranda-Bilbao, pocos años más tarde. Es una posición muy favorable para Madrid que tiene un acceso privilegiado a todo el mercado nacional pero que, en cambio, limita extraordinariamente las posibilidades de irradiación de Bilbao sobre las provincias más próximas. Por supuesto que no se realizará ningún esfuerzo público por mejorar la comunicación entre las dos vertientes, por lo que la vertiente meridional quedará totalmente al margen del proceso de industrialización. Se echa en falta sobre todo un enlace directo Vitoria-Bilbao que aún está pendiente, y Pamplona continuará igualmente al margen del proceso de industrialización. La falta de una centralidad político administrativa explica también la ausencia de instituciones culturales de ámbito vasco y, más importante aún, la falta de una Universidad que forme a los cuadros superiores y que reflexione autónomamente sobre los problemas del país en todas las esferas.

Desde una *perspectiva urbanística* durante las primeras décadas del siglo XX hay un proceso de ejecución de los ensanches urbanos previstos en las cuatro capitales[71]. En *Vitoria* se colmatan las manzanas del primer ensanche y se fijan nuevos ejes de desarrollo de la ciudad en un proyecto de 1927. A la vez se integran en la trama urbana nuevos parques y espacios verdes como el parque de Arriaga o la campa de Olarizu que se suman a los creados el siglo precedente (Parque de la Florida, Paseo de la Senda...). En *Pamplona* se proyecta un segundo ensanche que tomará como eje la Avenida de Carlos III. En *Bilbao* que vive una época de actividad industrial y financiera febril se colmata el Ensanche de Achucarro y se plantea una ampliación. En *San Sebastián* el Ensanche de Cortazar ya esta ejecutado a comienzos de siglo y se plantean ampliaciones: el Ensanche Oriental, el barrio de Gros y más adelante, el Ensanche de Amara, el de Ategorrieta y el del Barrio del Antiguo. En la provincia de Gipuzkoa algunos municipios siguen el ejemplo de S.Sebastián y proyectan ensanches menores como los proyectos de finales de siglo de Pasajes Ancho y de Irún.

Desde un punto de vista morfológico la trama de estos ensanches obedece siempre al modelo en retícula organizada a partir de grandes ejes organizadores de la circulación. En el tratamiento de las fachadas se distinguen diversos estilos arquitectónicos: el eclecticismo, el estilo modernista y otros menos frecuentes como el *art nouveau*, racionalistas, neogóticos y regionalistas.

Paralelamente, a partir del final de la primera guerra mundial comienzan a adoptarse en los países europeos, como un elemento característico de la ciudad postliberal, las *políticas de vivienda* que van a favorecer la compra o el alquiler de viviendas obreras y también políticas higienistas para combatir la insalubridad de la vivienda en los barrios obreros que se manifestaba, como hemos visto, en tasas de mortalidad muy superiores a la media. Estas políticas de vivienda obrera se abordan también en el País Vasco a partir de 1920, en base a la Ley de Casas Baratas, con realizaciones diversas: en Vitoria, en el Paseo de Judizmendi, barrio de S. Martín, y Ali; en la periferia de Pamplona, como alternativa al Ensanche, se construye el barrio de viviendas obreras de la Rochapea; en Bizkaia, la Diputación, en colaboración con los ayuntamientos, realiza un plan de construcción de vivienda obrera en régimen cooperativo para toda la zona metropolitana; en Gipuzkoa, paralelamente al auge de la actividad industrial se edificaron también una serie de barriadas obreras con el modelo de ciudad jardín en Azkoitia, Irún, Lasarte y San Sebastián.

Tras la Guerra Civil las primeras intervenciones urbanas se produjeron a iniciativa de la Dirección General de Regiones Devastadas creada en 1938 y abordaron la reconstrucción de poblaciones que habían sido destruidas durante la guerra como Gernika, Amorebieta, Eibar y Elgeta. En la década de los cuarenta y cincuenta, la Obra Sindical del Hogar construye numerosos barrios y grupos de vivienda obrera para hacer frente al déficit de alojamiento barato que se produce como consecuencia del desarrollo industrial y el proceso de urbanización paralelo. De esta época son La Chantrea en Pamplona (1944), el barrio de San Ignacio en Deusto (1944), San Juan en Mondragón (1943), Ibaeta en San Sebastián y Alaberga en Rentería por citar algunos. Según X. Unzurrunzaga[72] en estos barrios se advierte una clara influencia del racionalismo centroeuropeo que entre 1920 y 1930 proyectó y construyó barriadas obreras de gran interés en Alemania y en Austria. Estos grupos de viviendas

---

71. Sobre la historia urbanística y arquitectónica de las capitales vascas ver *"La Vasconia de las ciudades. Ensayo arquitectónico e iconográfico"* de Iñaki Galarraga Aldanondo.

72. X. Unzurrunzaga. *Arkitekturaren eta hirigintzaren historia. La arquitectura y el urbanismo en el siglo XX. Euskalerria. Errealitate eta Egitasmo. Realidad y proyecto.* Caja Laboral. 1985.

"se articularon a nivel morfológico en las tramas urbanas y aunque construidos y urbanizados con escasos recursos se plantearon con criterios arquitectónicos espaciales y urbanos racionales y acordes con el proceso cultural urbano de nuestras ciudades".

Pero en general la época franquista es de letargo total. La derrota en la guerra civil supuso la pérdida de los conciertos económicos para Gipuzkoa y Bizkaia, las provincias que más los necesitaban para cubrir las enormes necesidades de infraestructuras y de servicios públicos derivados de la explosión industrial y demográfica. Falta también capacidad de gestión en los ayuntamientos y se echa de menos a la Universidad. No hay universitarios que reflexionen y teoricen sobre la ciudad futura a partir del conocimiento del territorio y de la tradición urbanística municipal. Y no hay estudios ni tradición de Ordenación Territorial a una escala supramunicipal[73].

En la década de los cincuenta y sesenta comienza una importante actividad de planeamiento que no va a ser capaz de ordenar un crecimiento que comienza a ser acelerado y descontrolado de las ciudades. En Vitoria, en 1947 se elabora el proyecto de Ensanche-Plan General de Ordenación[74] que contempla la extensión de la ciudad entorno a grandes ejes y espacios urbanos basado en el modelo ya experimentado en otras ciudades del País Vasco, pero tiene escasa incidencia real y quedará como una propuesta teórica. En 1943 se redacta el Plan de Ordenación urbanística y comarcal de Bilbao[75] y su zona de influencia que afectaba a 19 municipios del entorno. Este plan se enfocó desde una perspectiva funcionalista y de zonificación con el objeto de dotar a la ciudad de suelo calificado como residencial en la periferia y de encauzar el fuerte desarrollo industrial, pero no fue capaz de ordenar a nivel estructural, urbano y morfológico el crecimiento de la ciudad de Bilbao.

En 1942 con el soporte de la Diputación Foral se elaboró el Plan de Ordenación de la Provincia de Gipuzkoa[76]. Este plan propone una serie de directrices para la ordenación de la actividad industrial, principal preocupación de los planificadores dado el dinamismo de este sector, y para la actividad residencial y las comunicaciones. Además proponía unas pautas o esquemas de ordenación para los principales municipios de la provincia. En base a estas sugerencias se elaboraron en los siguientes 15 años los Planes de Ordenación Urbana de 30 ciudades guipuzcoanas y en 1950 se elaboró el Plan de Ordenación Urbana de S.Sebastián. Pero, al igual que en Bizkaia, la fuerte expansión demográfica dio origen a un crecimiento disperso que no pudo ser controlado por la escasa capacidad económica y de gestión de los municipios. A partir de 1960, con la aceleración demográfica, los desequilibrios en las estructuras urbanas se manifiestan claramente en las ciudades guipuzcoanas y vizcainas. El crecimiento urbano derivado del intenso proceso de industrialización desborda ampliamente la capacidad de gestión y de planificación de las administraciones locales y provinciales. Hay abundancia de planes pero no responden a la realidad y a las necesidades y no se respetan. El enorme crecimiento urbano lo siguen soportando las mismas infraestructuras viarias. Se vive de rentas en este aspecto. El déficit de capital público es enorme como lo ponen de manifiesto distintos estudios que se hacen al final del período franquista.

---

73. En la década de los sesenta hay un ensayo de Ordenación Territorial en la provincia de Gipuzkoa el denominado plan Doxiadis que carece de rigor pues se limita a proyectar las tendencias de esos años sesenta hasta el año 2030, el resultado era que para esa época la provincia superaría el millón de habitantes y estaría completamente ocupada y saturada..

74. Obra de los arquitectos Julián y Miguel Apraiz.

75. Este Plan fue coordinado por el arquitecto Pedro Bidagor.

76. Este Plan se elaboró con la dirección técnica de Pedro Bidagor y Felix Llanos.

La situación se hace difícilmente sostenible cuando en los años setenta irrumpe con enorme fuerza el automóvil como vehículo de transporte privado.

A este proceso de degradación contribuye también la propia crisis de la arquitectura y el urbanismo. Según X: Unzurrunzaga "*la crisis cultural arquitectónica y urbana de estos años expresada casi por sistema en base a la proyectación de bloques aislados dispersos tomados de los principios teóricos del racionalismo posterior a la Carta de Atenas*[77] *contribuyó a acelerar el proceso de degradación urbana y arquitectónica de nuestras ciudades".*

A finales de los años 60 nos encontramos por lo tanto con una gran crisis urbanística a la que contribuyen distintos factores: la explosión demográfica que se deriva del auge industrial y económico, el comienzo del empleo masivo del coche, la falta de recursos económicos públicos para abordar la realización de obras de infraestructura ineludibles, la ausencia de equipos profesionales en los ayuntamientos para elaborar y aplicar planes adecuados de ordenación y también la propia crisis del urbanismo como disciplina.

---

77. Esta Carta (1932) incluye dos artículos que los urbanistas partidarios de las "ciudades sostenibles" consideran que han conducido a la muerte y a la insostenibilidad de las ciudades. En el artículo 77 se establece que las claves del urbanismo se encuentran en las cuatro funciones: habitar, trabajar, recrearse en las horas libres y circular. En el artículo 78, mas técnico, se reserva un territorio a cada una de estas funciones y se confía a los planes urbanísticos la misión de organizarlas. Se dice que en los planes se determinará la estructura de cada uno de los sectores asignados a las cuatro funciones clave y se establecerá su emplazamiento respectivo en el conjunto. La difusión de esta doctrina de la *separación funcional* y su materialización práctica que contaron con el apoyo de arquitectos de gran prestigio como Le Corbussier han tenido efectos perversos sobre la ciudad: han producido la segregación de los hombres y las actividades de producción y gestión; la separación de activos (obreros, empleados, universitarios, comerciantes); la segregación social por los mecanismos de la renta inmobiliaria; y como consecuencia derivada una demanda exacerbada de desplazamiento individual y el consiguiente despilfarro energético, contaminación atmosférica y embotellamiento de los espacios urbanos. Esto último se acelera con la masificación del vehículo privado y da lugar a lo que se denomina la *ciudad dispersa* cuyo modelo más acabado lo tenemos en las ciudades americanas. Frente a esta política, Rene Schoonbrodt, uno de los expertos que redactó "*El libro verde sobre el medio ambiente urbano"* dice que "...para producir sus efectos la ciudad debe ser un espacio para la coexistencia: coexistencia de sus actividades y coexistencia de los hombres y sus actividades. En la ciudad hay de todo en todas partes, sin duda en distintas proporciones pero la presencia de cada elemento en el conjunto del territorio urbano es imprescindible para poder hablar de ciudad. La ciudad es la organización de la coexistencia y esta es la condición de lo urbano. Tal coexistencia que también puede denominarse mezcla o complejidad funcionales es el principio organizativo de la ciudad. El trabajo del urbanista es permitir la eclosión de la coexistencia en cada manzana y en cada barrio". René Schoonbrodt. *"La ciudad es la organización física de la coexistencia"* en "Ciudad y Territorio". Estudios Territoriales. Nº 100-101. Verano-Otoño, 1994.