



BAIONA-Donostia Euskal Eurohiriari buruzko gogoeta jardunaldiak = Journées de réflexion sur l'Eurocité Bayonne-San Sebastián = Jornadas de reflexión sobre la Eurociudad Vasca Bayonne-San Sebastián. - En: Azkoaga. Cuadernos de ciencias sociales y económicas / Eusko Ikaskuntza. - Donostia. - N. 11 (2001). - 556 p. : il. ; 24 cm. - ISSN: 1137-442X. - ISBN: 84-8419-934-7.

Cuando se logra reunir a un grupo interdisciplinar de abundantes profesores universitarios y expertos, quien lee sus resultados desde una perspectiva geográfica como es la mía se alegra por una razón de tipo transversal como se dice hoy en día. La Geografía es una ciencia que trabaja sobre una gran diversidad de variables, aunque se halle centrada en su interacción sobre el territorio. De ahí el interés con que he leído esta aportación que además cuenta entre los intereses de la Comisión Europea sobre las regiones transfronterizas. Su objetivo es ambicioso y no exento de dificultades: organizar una Eurociudad entre San Sebastián y la BAB (aglomeración de Bayona, Biarritz-Anglet), a la que se pretende otorgar el carácter de nueva metrópoli dotada de 600.000 habitantes. El proyecto da lugar a problemas diversos, a los que se hacen abundantes referencias.

El tomo recopila las 36 ponencias presentadas en las cinco Jornadas "Eurociudad Bayona-San Sebastián" (octubre 2000-junio2001), cuyas sedes fueron Bidart, Donostia, Anglet, Biarritz y Hondarribia. La relación de títulos, autores, y "abstract" se halla al final del texto en las páginas 539-556, aunque cada ponencia es antecedida, como marca la normativa internacional, por un resumen en francés, castellano y euskera. de alrededor de seis líneas cada uno, así como la cita de las palabras clave. Corresponde a un proyecto elaborado por la Diputación Foral de Guipúzcoa y el Distrito BAB por medio de la Agencia Transfronteriza. Como quiera que no existe una fórmula que lo haga factible, se justifica la creación de este foro de encuentro interdisciplinar.

En cada jornada se estudió un ámbito temático, tal como se expone a continuación. El histórico incluye las relaciones entre San Sebastián y Bayona, entre Guipúzcoa y Lapurdi. Su amplia extensión comprende una serie de hechos históricos que van mucho más allá de la creación del eje urbano, y entra de lleno en cuestiones ajenas a la constitución de lo que en principio puede considerarse con un eje urbano. En cambio el estudio sobre la identidad urbana y la participación ciudadana en la constitución metropolitana aporta luces sobre cuál es uno de los elementos básicos de la construcción de la Eurociudad, la lengua y cultura comunes a los que se otorga un valor de primera entidad como soporte metropolitano. Citamos sin más otro de los ámbitos más importantes, el jurídico, lo que no significa que dejemos de ser conscientes de la importancia de las bases jurídicas que debieran permitir afrontar con éxito el objetivo buscado. Son conscientes los autores y en consecuencia se comprende el deseo expresado de contar "con las herramientas jurídicas" necesarias, para lo que es fundamental el concurso de la Unión Europea (prólogo de Jon Basterra y Jean Bernard Lagrauña. Agencia Transfronteriza para el Desarrollo de la

Eurociudad Vasca Bayonne-San Sebastián). Como era de esperar, la yuxtaposición sobre las redes urbanas convencionales, es decir físicas, tanto morfológicas como relacionales, de las redes invisibles propias de la sociedad del conocimiento a la que nos dirigimos, es objeto de atención especial. En la sociedad de la mundialización la plena integración de los entes urbanos o metropolitanos en la red de redes es requisito imprescindible a fin de no quedar desprendidos del desarrollo, y en última instancia del futuro. Por último, con base en la “Estrategia Territorial Europea”, que pretende la integración de las políticas sectoriales en el territorio, cuestión compleja de suyo, se analizan “los objetivos y las bases estratégicas que el Libro Blanco de la Eurociudad identifica”, a fin de ser competitivos y de conseguir la integración de los distintos elementos que forman el corredor San Sebastián-Bayona.

El punto de vista antropológico y perceptual se halla en varias Ponencias. que tratan de la identidad urbana a la hora de crear un nuevo ente urbano. Así J. M. Larrasquet se refiere a la trascendencia que tiene el sistema perceptivo que considera la interacción dinámica de redes internas y externas constituidas por los ciudadanos, cuya percepción de la ciudad y del mundo es distinta de los que toman las decisiones o crean la opinión. En esencia, la cuestión es de orden simbólico y de representación a partir de la identificación de categorías de connotaciones culturales. Es por tanto crucial llevar a cabo esa construcción simbólica que de lugar a unas representaciones de la eurociudad que la conformen como un espacio atractivo. (tener deseo de vivir en la Eurociudad vasca). Respecto al estudio sobre la dinámica urbana (J. A. Rubio-Ardanaz) realizado desde la óptica de la antropología social, se entra de lleno en el debate actual acerca de la cultura rural. Se sobreentiende que si la ciudad es forjadora de cultura, habría que incorporar aquellos elementos que fraguados en el medio rural tradicional reflejan en gran medida la identidad vasca. En el estricto campo de lo urbano, el barrio adquiere también importancia como factor de identidad cultural ya que es “historia, memoria, vida cotidiana, arquitectura, lenguaje, arte, tradiciones, costumbres, símbolos, conocimientos”, lo que no deja de ser sorprendente, puesto que el propio autor subraya la idea del cambio urbano. Una ciudad no es una asociación de barrios, sino un complejo dinámico en expansión y transformación interna, cuya identidad sectorial ha ido cambiando conforme las actividades se han transformado. Ciertamente, el sudeste francés, de actividades pesqueras en la costa, de agricultura endeble en el interior, relaciones portuarias de gran envergadura, servicios y flota –por parte de Bayona– muy lejos de Burdeos y cerca de España –y de economías muy marcadas desde mediados del s. XIX por el turismo y ampliadas por actividades industriales sobre todo en Anglet– ha permanecido en sus barrios tradicionales fiel al acervo cultural vasco. Sin embargo, la cultura urbana propiamente dicha, esto es la de la actual BAB, posee un marcado carácter nacional e internacional –francés y europeo, éste último por el turismo–.

Sabino Ayestarán aborda extensamente la cuestión de la identidad vasca, tomando como base los ejes político, económico, histórico y cultural, a partir, señala, de la conciencia de pertenencia a una nación. Pues bien la creación de la eurociudad implica a grupos y personas de dichos sectores; así como a la ruptura de las actuales organizaciones para crear otra abierta a colaborar con España y Francia.

Leticia Delome se propone aportar elementos de reflexión “para abordar la conurbación litoral” a la que considera como una ciudad emergente. Este es, a nuestro parecer, el estudio más interesante desde una perspectiva urbana. A partir de la concepción del País Vasco como una charnela entre el Norte y el Sur de Europa, afirmación que habría que matizar concretándola en el Arco Atlántico como ya se ha hecho en distintos foros (véase distintas publicaciones de IAAT-éditions l’aube, años noventa). La autora aporta la población urbana del eje (170.000 habitantes, frente a

otra rural en declive de 40.000), que se presenta como si ejerciera un proceso de difusión hacia las Landas y hacia Euskadi, lo que no parece responder a la realidad. Interesa repetir el análisis y diagnóstico que hace de la aglomeración, donde distingue una centralidad tripolar de distintas características. Hubiera sido deseable que insistiera más en el carácter jerárquico y asimétrico de los tres componentes. Bayona ocupa sin duda el centro funcional, las funciones de Anglet son más específicas de acuerdo con su especialización industrial. Esta asimetría es todavía mayor en Biarritz, donde el turismo, especialmente estival aunque también en el resto del año, confiere a su función central unas especificidades singulares. Es muy acertada la definición de la aglomeración de la ciudad como un espacio poliformo, de acuerdo con sus estructuras totalmente diferentes. El problema se plantea al pasar de la aglomeración a la conurbación, esta última dominada por la idea de red. Solamente si la red se considera desde la perspectiva telemática, es posible hablar de "igualdad de principio entre las centralidades aunque sean desiguales", obviamente. Cuesta mucho aceptar que estamos ante la combinación de dos modelos urbanos, aglomeración y conurbación, puesto que la primera como concepto y realidad se incardina en la segunda. Lo que se trata de saber es si realmente San Sebastián conforma una conurbación con la BAB unida por un eje discontinuo de pequeños asentamientos, antiguamente pesqueros y agrarios, y desde hace tiempo caracterizados por el predominio del turismo como nueva dimensión a resultados de la difusión desde Biarritz y en mucha menor medida desde el mediodía. Lo que si aparece nítidamente, es que si nos limitamos a la costa vasca vista desde la perspectiva francesa (Pierre Laborde *Histoire du tourisme sur la côte basque, 1830-1930*, Atlántica, Biarritz 2001, p. 303-306), hay una jerarquía de asentamientos, en las que Biarritz ocupa el primer lugar, siendo la única gran "estación internacional en el eje París-Madrid", así como la única centralidad, insistimos, que continúa durante la estación no veraniega con motivo de los fines de semana y determinadas vacaciones. Asimismo, San Juan de Luz tiene también, segundo lugar en la jerarquía, un turismo antiguo y bastante cualificado con una amplísima dedicación al camping. Sigue en tercer lugar Hendaya, en la que la residencia secundaria de uno y otro lado de la frontera y la atracción estival es importante. Guetary y Bidart, cuyo desarrollo ha sido espectacular en la segunda mitad del siglo XX ocupan el cuarto lugar, sin olvidar a la propia Anglet que ha introducido al turismo en su economía urbana aprovechando, señalamos, la proximidad de Biarritz. Es pues evidente que nos encontramos ante un eje turístico, El caso es que los espacios no construidos en la costa o bien están protegidos o ya se hallan ocupados por una urbanización más o menos concentrada o difusa. La costa no da más de sí, y de ahí que, como ha demostrado este mismo autor en otras publicaciones, penetra hacia el interior donde el turismo de piedemonte y de montaña tiene ya un lugar asegurado, bien organizado y cualificado, pleno de residencias secundarias y de hoteles. El turismo podría señalarse por tanto, es el basamento de la conurbación. El problema aparece cuando se trata de las dos aglomeraciones entre las que discurre un corredor así definido. Esta es una dificultad que no se halla resuelta por quienes proponen la eurociudad, salvo que hablemos en términos de eje urbanizado entre dos aglomeraciones, lo que es una realidad fraguada en la última mitad de siglo. Quienes hemos tenido ocasión de viajar en los años sesenta del pasado siglo entre Hendaya y Burdeos y lo hacemos ahora, nos encontramos con que efectivamente, los intersticios agrarios de población dispersa en caseríos, se han transformado en un espacio difuso situado entre ellos, un amplísimo periurbano del que se habla más adelante. Ahora bien, para algunos de los ponentes, el turismo, no constituye el desideratum de una eurociudad, necesita de otras actividades, que sin duda sobresalen en Bayona y Anglet, la primera ciudad histórica, de gran realce, que ha sabido aprovechar la existencia del desierto landes, -que hace a Burdeos lejana-, para desarrollar una centralidad a lo largo de la historia y en la actualidad al dinamizar nuevas funciones, a la par que lo hacía Anglet. El signo de

identidad eurourbana, se nos dice, procedería de la lengua y cultura que constituyen elemento de cohesión “más que apropiado” para enlazar los dos lados urbanos de la frontera, el español y el francés. Desde el punto de vista histórico, interesa las relaciones transfronterizas de que habla Lourdes Soria Sesé, concretamente las relaciones entre Guipúzcoa y Labourd, y las ciudades que las regían, San Sebastián y Bayona desde la época romana hasta comienzos del siglo XX. Se estudian los orígenes comunes, incluyendo a los vascones y a Roma, la cristianización y la diócesis de Bayona. Se abunda en las relaciones entre San Sebastián y Bayona, con la debida información acerca de la influencia gascona. Continúa después el estudio de José Luis Orella sobre las relaciones medievales entre Gascaña y Guipúzcoa: la diócesis de Pamplona y de Bayona es el trabajo más extenso, con información que va mucho más allá de lo que señala el título, y que se acompaña de una abundantísima bibliografía. Sorprende que se incluya a modo de conclusión que en la mitad del siglo XV “la práctica política de las villas costeras venía a respaldar las antiguas alianzas existentes entre la jurisdicción de San Sebastián, es decir desde Orio hasta Fuenterrabía, por una parte, y las villas y aldeas adscritas a la ciudad de Bayona, por otra”. En esta centuria tienen lugar pactos entre ambas ciudades. Al final también se trata de problemas concretos acerca de la jurisdicción castellana en el Bidasoa, a tenor de la Comisión establecida en 1510 por los Reyes de Castilla y de Francia.

Las relaciones de Bayona y de San Sebastián durante el Antiguo Régimen, de Josette Pontet, se hallan caracterizadas por solidaridades, complementariedades y también por rivalidades y competencia. Continúa después Caroline Lugat hablando de los tratados de buena vecindad entre Bayona, el Labourd y Guipúzcoa durante los siglos XVI y XVII, en que se presenta la independencia y la identidad de la costa marítima vasca por encima de los conflictos franco-españoles que ponen en entredicho a la economía regional. Asimismo en el siglo XIX las relaciones entre Bayona y Guipúzcoa a las que se refiere Maité Lafourcade, se caracterizan por el impacto del conflicto entre ambos países, siendo interesante citar las relaciones clandestinas, ya que Bayona es refugio de los opositores a la Monarquía española o a los carlistas (trieno constitucional y transcurso de las dos guerras), que después continua con los nacionalistas tal como se indica en el artículo de Txomin Peillen sobre la comunidad cultural. A la lengua (euskara, gascón y castellano) hay que añadir organizaciones transfronterizas como Eusko Ikaskuntza, Euskaltzaindia así como sociedades tales como AEK, Ikastolas, Asociaciones de Escritores vascos, radios y tv transfronterizas, así como las relaciones entre las Cámaras de Comercio, y los acuerdos entre Guipúzcoa y Bayona.

Al abordar los problemas y dificultades jurídicas que se hallan obstaculizadas por el hecho de hallarse la eurociudad entre dos Estados distintos, un punto de partida es el Tratado de Bayona de 1995, que supera las lagunas jurídicas en los ordenamientos de España y de Francia. El Tratado, nos dice Carlos Fernández de Casadevante permite “la creación de organismos de cooperación, se hallen o no dotados de personalidad jurídica”. En el artículo siguiente, Enrique Gómez Campo se centra sobre el Tratado extendiéndose sobre lo que es sustantivo, esto es, las diversas direcciones de la cooperación. Siguiendo con el Tratado, Pierre Cambot abre el camino hacia el problema de las necesidades de los actores locales, que pueden arbitrar soluciones no contempladas, cuya gestión es como es lógico discutible.

Al introducir a los servicios públicos como instrumentos de integración “social, económica y, sobre todo, territorial”, Alberto López Basaguren, subraya que el soporte jurídico discontinuo dificulta la deseable articulación unitaria de tales servicios. Hay que reconocer que de nuevo nos encontramos con cuestiones que plantean problemas de comprensión. La integración urbana por medio de servicios públicos

comunes sería la forma de afirmar la eurociudad como un único ente metropolitano y acorde con los objetivos comunitarios, para después establecer un sistema global de gobierno. A tal fin podría comenzarse con la instalación de un modelo de tratamiento de los residuos urbanos sostenible, otros servicios básicos comunes, así como las infraestructuras de transporte y comunicación. En fin, la escala metropolitana sería “la ocasión para optimizar los recursos en nuevas economías de escala”. A nadie se le oculta las grandes dificultades que conlleva esta metropolización, en la gestión de recursos ya organizados y pertenecientes a redes distintas, lo que es reconocido por el autor como una situación de hecho cuando habla de las organizaciones locales y supralocales, y cita el Consorcio como fórmula operativa. El ciclo del agua también podría ser objeto de una gestión metropolitana, superando la actual atomización por medio de la creación de Consorcios. Asimismo, la integración del transporte se relega al de paso y al urbano-regional, mediante la creación de una Agencia transfronteriza de transporte también de orden consorcial. Tampoco parece factible, a nuestro entender, la gestión metropolitana de las telecomunicaciones, pero resultaría importante y plausible la creación de una ventanilla de información y tramitación transfronteriza. En fin, el autor encuentra serias dificultades al abordar la planificación estratégica y la gestión territorial, así como la puesta en acción de los objetivos por razones de orden jurídico.

Muy interesantes son los aspectos socioeconómicos y tecnológicos sobre los que también se hacen planteamientos de análisis y diagnóstico, sin olvidar algunas propuestas. Varios autores intervienen con ponencias destinadas a la dinámica sociodemográfica (Letizia Delorme y Stéphane Iralour; Peio Olhagaray sobre la evolución del tejido económico de la eurociudad; la estructura de las actividades económicas corre a cargo de Javier Larraya; un diagnóstico comercial sobre Bayona, es de Jérôme Grange; la planificación del marketing estratégico por Vitoria Elizagarate; y el pertinente estudio sobre el turismo por Ángel Álvarez; las nuevas tecnologías, de Manuel de Lara; y el Parque Tecnológico de San Sebastián, son los ámbitos en que fijamos la atención. Otros son los intercambios económicos, de Mila Aiubar, y la alusión final a la Ordenación del Territorio.

Permítaseme que mencione con una observación sobre la síntesis final con que termina cada uno de los apartados. Señalar que las dinámicas socioeconómicas son similares en ambas vertientes (Jean Michel Uhaldeborde) es ciertamente muy discutible. La disimetría es tan ostensible, que sólo pensando en la etapa preindustrial podría tener validez, y aun así es discutible teniendo en cuenta la trascendencia del litoral guipuzcoano y su postpaís desde la Edad Media, como consecuencia de la explotación ferrona e intercambios consiguientes y las transformaciones posteriores. Si es posible todavía hoy utilizar la terminología territorial convencional, diríamos que el País Vasco francés ha sido periferia respecto a Francia mientras que la costa guipuzcoana, así como la vizcaína, ha sido centro, continuando en la actualidad tales funciones de centralidad regional. El turismo no tiene la capacidad de desarrollo que poseen la industria y otras actividades. El País Vasco francés, así como Aquitania forman parte del sur periférico francés, la crisis bordelesa de las últimas décadas es por otra parte un referente a este respecto.

El estudio del Censo de 1999 permite apreciar la diferencia que separa la franja litoral del interior, y la visión cronológica, el crecimiento y el declive en ambas unidades, respectivamente. En la interior parece que se asiste a un estacionamiento de un lado y a una revitalización en algunas áreas como consecuencia del proceso de urbanización en avanzadilla hacia el postpaís. Tras abordar el principio de que los poderes públicos actúan sobre las infraestructuras, entre las que se distinguen las de condiciones de conexión, la promoción de la actividad, la formación y la financia-

ción de empresas. Retenemos que la aglomeración de BAB cuenta con 112.000 habitantes y un importante aumento de la población en la década de los noventa; algo similar ocurre en el continuo urbano que discurre desde Libourne a Hendaya; la que más crece, sin embargo, es la denominada zona intermedia. Este crecimiento procede de la inmigración venida de Aquitania y de la Francia metropolitana. Se halla formada por personas entre 30 y 59 años. La casa individual constituye amplísimas franjas de periurbano, siendo en un 85 % de las zona intermedia residencia principal, y escasas las individuales. Por otra parte la residencia secundaria aumenta constantemente, de forma que en el litoral ha pasado en la década de un 20,7 a un 21,2 %, siendo interesante subrayar que en Bayona, el Racionalismo (HLM) solo ocupa un 20 % del parque inmobiliario, lo que habla muy favorablemente del paisaje urbano. Por añadidura, la movilidad es muy grande, esto es, la densidad de movimientos entre domicilio y trabajo.

Hay una abundante información sobre Guipúzcoa, tanto respecto a los sectores económicos como a las empresas. Entre estas últimas, la mitad de las empresas tienen interés preferente sobre la cooperación transfronteriza en comercialización y marketing, tecnología y fabricación, y subcontratación y aprovisionamiento. Del análisis sobre el comercio, se retiene el dominio de la BAB que reúne a un 58,4 del total de empresas (26,7% en Bayona y 20,1% en Biarritz), seguida por San Juan de Luz (11,9%) y un 6,6% en Hendaya, teniendo en cuenta que Anglet (11,6%) se halla caracterizada por la distribución. Es interesante añadir que las grandes superficies comerciales reflejan una proporción muy alta especialmente en Bayona y Anglet, o en ciudades periféricas como Tarnos, Boucau, Bidart. Por supuesto, las polarizaciones periféricas acogen a las grandes superficies comerciales, en tanto que en otros casos son las autopistas las que apoyándose en buenas encrucijadas cercanas a los asentamientos citados, satisfacen una clientela acostumbrada a la movilidad. Como es bien sabido la evasión comercial hacia España es en gran medida directamente proporcional a la distancia. Respecto a posibles estrategias de cooperación entre ambos subsistemas, la turística se limita al turismo urbano, al turismo de negocios.

Quizás la implantación de las nuevas tecnologías de la información de forma unitaria no sea demasiado fácil en el territorio de la eurociudad. La experiencia de la Comunidad Valenciana y sus centralización en Valencia para irradiar a un territorio de alta densidad de urbanización puede ser expresiva del problema. No podía faltar un artículo dedicado al Parque Tecnológico de San Sebastián. Miramón cuenta entre otros sectores innovadores con el campo de las NTIC, cuya infraestructura telemática es muy avanzada, por lo que no solo facilita la actividad empresarial sino que es cauce de celebración de congresos y conferencias de alcance internacional, así como de desarrollo de proyectos entre los que destaca el realizado con el M.I.T. de Boston.

En fin, otras cuestiones a reseñar son las siguientes. El estudio de Lille como eurometrópolis franco belga es paradigma del foco de concentración de empresas y habitantes más importante en una frontera de la UE. Las Cámaras de Comercio de Guipúzcoa y de Bayona llevan a cabo encuentros empresariales, y organizan sesiones conjuntas, especialmente INTERPLUS destinado a intermediarios de comercio internacional, así como la promoción de empresas. Una atención especial requiere el Centro de Arbitraje Aquitania-Euzkadi. Como consecuencia de la globalización de la economía, el aumento de la movilidad y su racionalización a través de la reorganización del transporte y de la logística, justifica la creación de la Plataforma Logística Aquitania Euskadi. La Plataforma sería un a modo de elemento estructurador del corredor eurourbano, multinodal y multilocacional, integradora de transporte por carretera (Aquitania es atravesada por un número en aumento de camiones), ferroviario y marítimo. A fin de que el sistema sea eficaz se requiere la articulación entre las

diferentes infraestructuras (portuarias, aeroportuarias, ferroviarias, viarias o de transporte combinado), lo que a su vez comporta que cada nodo “encuentre su lugar, sea competitivo y se inserte completamente en la cadena multinodal”.

A modo de conclusión final, Elena Martínez Tola subraya que el “espaldarazo institucional” que permita hacer realidad la eurociudad, exige la cooperación en el campo de la Ordenación del Territorio, lo que “exige evitar el solapamiento de proyectos, iniciativas y decisiones... superando la más fuerte de las fronteras, las mentales” (Libro Blanco Eurociudad, 2000). Tras describir las características de las DOT de la CAPV y su concreción en Guipúzcoa, se señala la situación muy distinta de la Ordenación del Territorio en Francia. De momento el proceso de descentralización en Francia es “ambiguo”. El cambio más notorio fue la creación del nivel de Región, que permitía aumentar la autonomía de los Departamentos y los Ayuntamientos. En 1999 el Gobierno francés reconoce el “País” como entidad jurídica, de manera que los países tienen capacidad para ejercer iniciativas por medio de los Contratos Región-Estado. Por lo que respecta al País Vasco francés en 1990 se creó en Bayona la Agencia de Desarrollo Económico del País Vasco, que es anterior y por tanto se adelanta al reconocimiento por el Estado francés del País Vasco como entidad. El Esquema de Coherencia Territorial facilita la articulación urbana (en lo que se refiere a transporte, comercio, medio-ambiente, exclusión social), de tal forma que “se define un proyecto político de territorio, se elabora un esquema de actuación y finaliza con un contrato que liga a las diferentes administraciones. Pues bien, a partir de 1999 se aprueban tres leyes que facilitan por ser complementarias la ordenación territorial.

Por nuestra parte, queremos señalar dos cuestiones. Nos referimos en primer lugar al papel de San Sebastián en la eurociudad, y en el subsistema guipuzcoano. Es importante subrayar la forja de un corredor, eje o eurociudad según los planteamientos aquí reseñados, entre dos ciudades de tan diferente estructura, y cuyas áreas de influencia son abiertamente diferentes. Sobre una estructura tradicional presidida por una ciudad portuaria, exportadora y muy relacionada con San Sebastián a lo largo de una historia de complementariedades y también de conflictos entre los dos Estados, español y francés, se yuxtapone otra reciente, de doble componente, y rica en resultados geoeconómicos, Bayona, ciudad comercial y de servicios, de casco medieval relevante, primero, y después industrial en Anglet, ha aumentado su potencial terciario y por mediación de Biarritz desde mediados del XIX, contribuye a ser uno de los nodos de donde parte el eje turístico más importante de Europa, que se extiende hasta Hendaya, conforme a una asociación muy peculiar de ciudad compacta y difusa (el periurbano que ocupa grandes extensiones). Su hinterland agrario y rural, pero de atractivo paisaje, sustituye el declive y envejecimiento por la recepción localizada de la actividad turística, merced a la organización de un modélico turismo hotelero y de orden rural.

Esta estructura espacial y socioeconómica no tiene ningún punto común con la de Guipúzcoa, donde San Sebastián es la ciudad central de un Área Metropolitana. A nuestro entender, además de la corona compacta de municipios que rodean la Ciudad Central –que serían los que con la C.C. forman el A.M.–, puede considerarse al resto de Guipúzcoa como la corona exterior o submetropolitana donde se contabilizan treinta ciudades cada una de ellas dotada de un Centro Histórico y periferias más o menos complejas. El subsistema cuenta como el más denso del sistema urbano de España y uno de los espacios de historia y presente urbanizados más sobresalientes. En esencia, la propuesta de la eurociudad, en cuyo extremo se halla San Sebastián (ciudad muy compleja y diversificada frente a la mayor sencillez urbana de Bayona a pesar de la configuración reciente de la conurbación con Biarritz y Anglet), debiera probablemente tener en cuenta que Donostia es además la cabeza de la que

podría considerarse como una pequeña región metropolitana. Algunas de las propuestas en el estudio realizadas tendrían que ser contrastadas, a mi entender, con el dualismo entre un eje turístico compacto-difuso en el litoral y semideprimido en el interior; en relación con San Sebastián y su hinterland costero e interior densamente industrializados y urbanizados. Creo que la cuestión que aquí planteo debiera ser objeto de estudio y reflexión a la hora de estudiar la viabilidad de algunas de las propuestas de orden metropolitano que en el estudio se hacen.

Manuel Ferrer Regales



BENITO AGUADO, María Teresa

La sociedad vitoriana en el siglo XVIII: el clero espectador y protagonista

Bilbao : Universidad del País Vasco, Servicio Editorial, 2001. - 413 p. : il. : gráf. , mapas ; 24 cm. - ISBN: 84-8373-366-8.

Si ha habido un grupo socio-profesional que ha volcado múltiples esfuerzos por definirse a sí mismo, autocumentarse, presentar la historia propia, éste ha sido, sin duda, el clero. Durante centurias los clérigos dirigieron una continua mirada, por lo común autocomplaciente, a las instituciones de la Iglesia, sus formas peculiares de organización económica y, desde luego, a las múltiples implicaciones ideológicas que su actividad comportaba. La desconfianza mutua entre dos ámbitos intelectuales, el de los laicos y el de los eclesiásticos, que desarrollaban su actividad en compartimentos estancos, provocó que el conocimiento histórico de tan importante sector social quedara reducido a una visión poco crítica, sobrada de erudición y limitada en sus herramientas metodológicas. Excepciones, por supuesto, las ha habido y bastaría recordar a guisa de ejemplo a autores laicos que se ocuparon de los clérigos, como Domínguez Ortíz¹, y a autores eclesiásticos de gran nivel, como Goñi Gaztambide, Malaxechevarria o Tellechea Idígoras²; pero la magnitud de las obras de éstos y otros cuantos no creo que invalide el aserto anterior. Por lo demás hace tiempo que autores que se movían en la frontera de la historia y la antropología, como Carmelo Lisón Tolosana o Julio Caro Baroja³, produjeron notables textos referidos al estudio de la religiosidad, es decir de las vivencias del hecho religioso. Pero la histo-

1. Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ: *Las clases privilegiadas en la España del Antiguo Régimen*, Madrid, Istmo, 1973.

2. José GOÑI GAZTAMBIDE: *Historia de los obispos de Pamplona*, Universidad de Navarra/ Gobierno de Navarra, Pamplona, 1979-1999, 11 vols. José MALAXECHEVARRIA: *La Compañía de Jesús por la instrucción en el País Vasco en los siglos XVII y XVIII*, Librería San Ignacio, San Sebastián, 1926. J. Ignacio TELLECHEA IDÍGORAS: *La reforma tridentina en San Sebastián*, Grupo Dr. Camino, 2ª ed., San Sebastián, 1972.

3. Julio CARO BAROJA: *Las formas complejas de la vida religiosa. Religión sociedad y carácter en la España de los siglos XVI y XVII*, Akal, Madrid, 1978.