

Territorios y ciudades en el ámbito del País Vasco. Trazas de la configuración sociocultural, simbólica y administrativa del espacio ‘urbano’ entre la tierra y el mar

Territories and cities in the field of the Basque Country. Socio-cultural, symbolic and administrative configuration traces of the urban space between earth and the sea

Isusko Vivas Ziarrusta
Universidad del País Vasco/EHU (España).
isusko.vivas@ehu.es

Resumen

En este artículo vamos a centrarnos en aproximarnos e identificar algunas claves que nos indiquen la importancia que para el desarrollo urbano y sociocultural de nuestros días han detentado las dimensiones espaciales, culturales y simbólicas pero también administrativas de la ocupación territorial en el País Vasco. Desde esta vertiente, resulta relevante hacer referencia a la idea tan singular como huidiza de ‘Euskal Hiria’ como concepto de ‘convivialidad’ de unas diversidades colectivas y culturales heterogéneas, en una especie de utopía extrañamente consolidada en la ‘ciudad vasca’ como realidad metafórica. No obstante, la mencionada visión se ha obstinado en ser traspasada al plano más real de la ordenación del territorio, donde éste se urbaniza sin solución de continuidad y viceversa, esto es; la ‘territorialización de la ciudad’, hasta configurar una ciudad-región provista de una premeditada ‘identidad débil’ y vínculos con un pretendido pasado ‘histórico’ en alusión al ideal holístico de territorio vasco (urbano, urbanizado y/o ‘urbanalizado’).

Abstract

In this article we will focus on approach and identify some clues that tell us the importance for urban and cultural development of our days have held the spatial, cultural and symbolic but also administrative territorial occupation in the Basque Country. From this aspect, it is relevant to refer to the idea as unique as elusive of ‘Euskal Hiria’ as a concept of ‘conviviality’ of a collective and heterogeneous cultural diversities, in a kind of utopia in consolidated strangely ‘Basque city’ as metaphorical reality . However, the above view has persisted in being transferred to the actual plane planning, where it is urbanized seamlessly and vice versa, that is, the ‘territorialization of the city’, to set up a city-region provided with a premeditated ‘weak identity’ and links to an alleged past “historical” in reference to the ideal holistic Basque territory (urban, urbanized and / or ‘urbanalized’).

Palabras clave

Ciudad, Territorio, Espacio Urbano, Patrimonio Cultural y Material, País Vasco

Key words

City, Territory, Urban Space, Cultural and Material Heritage, Basque Country

“La ocupación del territorio por parte del ser humano tiene una dimensión simbólica. Esta ocupación está ligada a una sociedad temporal e histórica; temporal con respecto a la métrica de los ritmos de la naturaleza y del ser humano, e histórica con respecto a la ordenación periódica de dicho tiempo. La ocupación toma estos dos ejes como base para organizar su modo de vida. Las estructuras físicas que se generan en este contexto son además trazos simbólicos efímeros. Están abocadas a permanecer en el imaginario colectivo de las generaciones a las que afecta y a sus clases. Pese a su obsolescencia y carácter efímero, estas estructuras permanecen como rastros que atestiguan una ocupación y se muestran con rasgos de abandono y ausencia”.

Urtzi Canto Político-Poético (catálogo, 2013), Ayuntamiento de Getxo, Bilbao, s/p.

Introducción: dimensión espacio-cultural y simbólica de la ocupación territorial en el País Vasco

El esquema territorial que los frutos tardíos de la modernidad legaron al ámbito geográfico y cultural vasco ha determinado unas trazas espaciales acuñadas por el tiempo y el devenir de unas colectividades humanas afincadas y modeladas por una serie de acontecimientos, la mayoría de los cuales únicamente podemos comprenderlos, en la actualidad, tamizados por dicha época moderna y contemporánea. Siglos durante los cuales se precipitaron gran parte de los sucesos que dieron lugar a unas relaciones concretas entre las colectividades y el medio. Esa intensa e intensiva interacción ha inscrito en el territorio un dibujo a modo de palimpsesto sedimentario. El cual ha influido sobremedida en cada ecosistema de cada zona específica (en nuestro caso el País Vasco; lugar de fronteras disputadas), generando unas herencias con unas impregnaciones profundas que provocan visualizaciones más o menos epidérmicas las cuales, desde disciplinas afines se denominan ‘huella ecológica’ y que podemos considerar, igualmente, ‘huella antrópica’ o ‘cultural’.

Huella a veces rescatada a la manera de resto, residuo o vestigio, que resucita en ocasiones como testimonio de un mundo relacional ya inexistente y donde, en un ‘posteriori’ actual, la ausencia de personas se hace palpable puesto que existe una especie de desarraigo y des-identificación (al cambiar, difuminarse y transformarse radicalmente los modos de vida de antaño). En cambio, es obvio que los paisajes atesoran lo colectivo de las personas, como cuando el arquitecto César Portela se refiere a la arquitectura y el territorio, en cuya relación el arquitecto se hace anónimo pero paradójicamente, es cuando su presencia es más necesaria, más fuerte e intensa. En una senda similar el fotógrafo Aitor Ortiz nos dirá que *“aunque*

en mis fotografías no haya gente no significa que no tengan vida. De hecho la arquitectura nace para cubrir unas necesidades de la vida, ya sean funcionales o espirituales. Esa parte espiritual es la que más me interesa”¹.

A partir de estas premisas esbozadas en los párrafos anteriores, la razón por la que me detengo en las ciudades-cabecera de ese territorio del País Vasco se justificaría desde dos ángulos. Por una parte, constituyen los espacios urbanos más densificados y cercanos a la idea de ciudad que va algo más allá de un mero espacio urbano en sí, que lógicamente se halla en municipios inferiores. Por otro lado, en la ciudad capital de provincia (Bilbao y Donostia-San Sebastián en el litoral de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aparte de Vitoria-Gasteiz, Pamplona en la Comunidad Foral de Navarra) o de subprefectura (Baiona en la región de Aquitania), es donde reverberan de manera más evidente las propias connotaciones de la ciudad como realidad palimpsestica, tremendamente cambiante y con la constante superposición de estructuras paradigmáticas (ciudad portuaria, industrial, comercial, turística, etc.). Donde los ensanches y las expansiones metropolitanas adquieren sus plasmaciones más patentes, en mayor medida que en otras localidades de menor entidad.

A día de hoy, las Áreas Funcionales que la administración ha establecido de cara a la ordenación y gestión del territorio coinciden más o menos tenuemente con las antiguas comarcas, dentro de las tres provincias que constituyen la Comunidad Autónoma del País Vasco. En Bizkaia y Gipuzkoa, algunas de estas compartimentaciones abarcan los municipios del borde litoral, mientras que otras responden a un carácter dual marítimo-rural e inclusive urbano-marítimo y rural, como son específicamente el Bilbao metropolitano y el entorno de Donostia-San Sebastián. Estructura que viene siendo notablemente más sencilla en Navarra con cinco áreas fundamentales desde la zona pirenaica hasta el eje del Ebro, pasando por la Navarra atlántica, la franja central y las tierras medias en dirección Norte-Sur. En la parte del País Vasco jurídica y administrativamente adscrita al Estado francés, lo más reseñable es la conurbación de la costa conformada entre Baiona-Biarritz y Anglet.

Desde la montaña, la campiña y la llanada hasta el litoral

El ser humano durante el complejo desarrollo de su existencia en un espacio delimitado ha transformado el medio ocupando el territorio intensivamente. En ello subyace la operación básica de creación de ciudad, espacio intensamente organizado y ‘amueblado’ de acuerdo con los usos y las costumbres de cada época que muestra la acción antrópica sobre la ‘naturaleza culturizada’. La ciudadanía se muestra así en el propio mundo en el que ha convertido la ciudad, de modo que la ciudad contiene los horizontes del espacio en el que se sitúa y otro paraje estrictamente urbano, cosido por el planeamiento y ‘rellenado’ por la arquitectura.

¹.-Entrevista de M. R. Aranguren al fotógrafo A. Ortiz en: *Bilbao* (periódico municipal), Ayuntamiento de Bilbao (Sección Pérgola), agosto de 2013; p. 8.

El tiempo del urbanismo es largo y prolongado, similar a los sedimentos culturales, de forma que la construcción de una porción de ciudad implica multitud de operaciones desarrolladas en el transcurso temporal que se sobrepone a las modelaciones espaciales sobre el territorio. De esa importante relación, condimentada con lo cultural, deriva una idea concreta de paisaje urbano que va transformándose en el tiempo, con una sucesión de acontecimientos cuya visualización reverbera en el plano de la ciudad con su trazado y su red, sus confluencias y encrucijadas. En el País Vasco encontramos básicamente dos ciudades ocupando, por una parte, la llanada alavesa (Vitoria-Gasteiz) y por otra las tierras navarras que una vez descendemos de la montaña, comienza ya a pertenecer a esa campiña denominada por los romanos ‘ager vasconum’ (Pamplona). Ambas ciudades se originan y evolucionan en las inmediaciones de sendos ríos (el Arga y el Zadorra), con una relación más cercana y funcional en el caso de Pamplona y un olvido cada vez más acusado en Vitoria-Gasteiz.

Pamplona se ubica geográficamente al Norte de una llanura rodeada de montañas de media altura. El carácter militar de la ciudad se acentuó con la construcción de la ciudadela en la edad moderna, así como sus portales, glacis y baluartes más geoestratégicos, lo que a la postre sería una rémora para la configuración de la ciudad contemporánea. Retraso que también fue muy similar tanto en Baiona como en Donostia-San Sebastián, debido al encorsetamiento y las denominadas ‘zonas polémicas’ o ‘rayon kilomètrique’². Zona que se constituye en muchas ciudades como ‘no lugar’ en el que cualquier actividad debía de ser efímera y provisoria, limitada por la verticalidad de las murallas y la transversalidad del eje de los cañones, así como el territorio que discurría a continuación casi en la lejanía del horizonte quebrado por las copas de los árboles, bosques, llanuras, puentes y/o carreteras. Durante el siglo XIX encontramos ya en Pamplona una ciudad ahogada en sus murallas con una ineficaz solución de construcción en altura. El ensanche extramuros según su definición moderna no llegaría hasta época muy tardía, con un proyecto de 1920 (del arquitecto municipal Serapio Esparza), cuya primera fase no se consolidaría hasta 1940 y la segunda hasta 1960 de forma consecutiva. Previamente, un pequeño ensanche intramuros, redactado por militares y en zona militar, no había conseguido resolver los problemas que acuciaban, una vez de haber derribado parte de la ciudadela, quedando así desmochada para la posteridad.

Llegado el primer tercio del siglo XX, en Pamplona perduraban los modos de vida socio-culturalmente vinculados al mundo agrario, tanto en sus estructuras económicas como en su composición social y las circunstancias políticas. No obstante, dichos códigos culturales sufrirían un relativo cambio desde una comunidad local en que las relaciones personales prevalecían sobre las impersonales del mercado, con espacios públicos que apenas habían tenido segregación, hacia un

²-Aquel anillo inmediatamente posterior a las murallas servía para determinar la longitud del tiro de los cañones, y por lo cual estaba terminantemente prohibido realizar construcciones perennes.

panorama mucho más vinculando a la industrialización que se irá notando a partir de la década de 1950 y en el decenio posterior.



Figura 1. Estructura urbana de Pamplona por agregación de tres burgos primitivos junto al río Arga y proliferación de parques lineales ribereños entre los restos de tradición romana, las murallas y la ciudad extramuros (Plano Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro y fotografías del autor, 2011-2012).

Junto a ello, la suburbanización comienza a desarrollarse también tardíamente, con una edificación descontrolada en la periferia a la que la normativa urbanística autárquica no pudo dar cauces adecuados. Al igual que en casi todas las capitales de provincia, durante la época desarrollista la ciudad se ensancharía con procesos paralelos de proyectación técnica, legal y reglamentada, conjuntamente con un crecimiento incontrolado, rápido e intenso. Lo que supuso la consagración de la meseta como zona residencial de alta calidad frente a su periferia al otro lado del río Arga, con los barrios que tienden a reunir los talleres, almacenes y fábricas, de manera que tanto la meseta como el río funcionan en este caso como fronteras simbólicas que segregan los usos, las poblaciones y los grupos sociales. Hecho que, aunque más o menos evidente en el caso de muchas ciudades, en Bilbao es bastante más visible con la segregación entre la margen derecha e izquierda de la Ría.

Por sus características históricas y de tardío ensanchamiento, Vitoria-Gasteiz ha sido una ciudad que no ha seguido a rajatabla los parámetros urbanísticos de la modernidad. Surgida como ciudad medieval sobre un cerro, sus expansiones en ladera quedaron limitadas a las leves lomas hasta casi la segunda mitad avanzada del siglo XX (salvo los proyectos nunca realizados de las décadas de 1940 y 1950, en sintonía con esa idea de ‘ciudad verde autárquica’, muy distinta a las conurbaciones industriales vascas), cuando; una vez intuidos los desaguisados de la etapa desarrollista, se aplicaron unas soluciones paliativas de ampliación horizontal de baja densidad, con una ciudad repleta de parques urbanos y espacios libres. Se explotó la distribución espacial en polígonos con reservas para futuras urbanizaciones y a partir de 1957 se definen las áreas que acogerían la implantación industrial.

Modo de entender lo urbano cuyos lugares de trabajo más anodinos (pabellones industriales), produjeron grandes ‘manchas’ en enclaves un tanto alejados del centro y los barrios residenciales, ocupando sobre todo las llanuras que existían en los bordes del río Zadorra, que se convierte en referente y frontera al mismo tiempo. Así, la mayoría de los márgenes fluviales-riberieños relativamente distantes del núcleo urbano aparecen caracterizados por sucesiones de edificaciones

ciegas y de aspecto prefabricado, en una malla urbana-industrial que solamente es posible recorrerla en vehículo. En este sentido, hacia el comienzo de la década de 1970 se pretendió construir una ciudad de nuevo cuño al Norte, con islotes desarticulados de la ciudad central para un crecimiento demográfico esperado pero nunca llegado (como ocurriría en Bilbao), dada la desaceleración que acontece, en todos los aspectos, a partir de la segunda mitad de la década. Serían éstos unos ‘barrios isla’, en contraposición a otros espacios más céntricos que por múltiples circunstancias quedaron sin construir ni urbanizar, lo que se aprovechó a posteriori para ser completados con espacios verdes y equipamientos sociales de los cuales la ciudad carecía.

No obstante, la urbanización racional de Vitoria-Gasteiz puede interpretarse, desde cierto punto de vista, como paradigma de espacio equilibrado y salubre, pero también como territorio ‘frío’ e inhóspito, carente de sociabilidad. Con todo, con la capitalidad administrativa de la Comunidad Autónoma Vasca y la adquisición de las competencias urbanísticas por parte del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz se ofertó como ciudad ejemplar dentro del sistema polinuclear vasco, en un marco ‘incomparable’ de reserva natural y equipamientos socioculturales envidiables, que ‘compensaba’ incluso socialmente los desaguisados de Bilbao; ‘sucia metrópoli ribereña’ que perduraba como ‘mancha’ impresentable en la ‘orilla’ más vulnerable de la arcadia idílica vizcaína³



Figura 2. Consolidación en ladera de la ciudad medieval en Vitoria-Gasteiz y panorama actual de los barrios de la periferia urbana con amplias avenidas, parques y jardines, provistos de ruinas arquitectónicas y nuevos edificios (Plano Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro y fotos del autor, 2012).

De todas formas, las ciudades que estamos citando en este contexto han transitado en modernidad un enfrentamiento entre dos concepciones de diseño urbano; por un lado los partidarios de su ensanchamiento y por otro los defensores de las reformas interiores. Las ciudades constreñidas por las murallas históricas y concebidas como ‘plazas fuertes’ debían ser derruidas para adaptarse a los nuevos cánones, pero también por razones ideológicas. Se evidenció así la contraposición entre un proyecto de ciudad progresista e igualitaria que aspiraba a unificar la ciudad

³.-Mientras tanto, en 2012 la ciudad obtuvo la capitalidad verde europea argumentando para ello, entre otras virtudes, la calidad medioambiental del anillo ecológico de la periferia que ha logrado establecer lazos con un entorno circundante ecológicamente revalorizado. Sin embargo, el jurado advertía también de la necesidad de corregir errores urbanísticos como la alta ocupación del suelo y la zonificación que se intensifica con ‘ciudades dormitorio’ y barrios de muy baja densidad cuya morfología no permite disminuir el tráfico rodado.

existente con los intereses existentes que articulaba jerárquicamente el espacio a través de una distribución social del mismo. En el siguiente epígrafe se verá cómo dichas relaciones afectan a la construcción significativa y estructuración simbólica de las ciudades vascas junto al mar.

Un frente metropolitano de densidad variable en la costa

De todas las revoluciones urbanas habidas en Europa quizás la de mayor calado fuera la transformación industrial que cambió por completo la fisonomía antigua de las ciudades. En ese ínterin la gran industrialización del País Vasco que afectó, sobre todo, a las provincias de la costa ha dejado tras de sí, en su fase de declive, retirada y desmantelación, un cúmulo de ‘zonas marrones’ denominadas mediante el término ‘brownfields’, la mayoría de las cuales se encuentran en la metrópoli fluvial bilbaína (una de las áreas más intensamente industrializadas de toda Europa) y las conurbaciones industriales de Gipuzkoa, así como la metrópoli de Baiona, si bien aparecen también algunos casos en Pamplona y Vitoria-Gasteiz. Dichos paisajes existen a raíz de una actividad productiva fruto del impulso que el ser humano como colectivo ha establecido en su afán civilizatorio y que contempla valores históricos, tecnológicos, iconográficos, artísticos-monumentales y sociales. Los nuevos modelos económicos postfordistas y postindustriales, en cambio, dan continuidad a procesos históricos como las revoluciones tecnológicas, la globalización que ahora se centra en lo económico, así como la gestión informacional de la economía basada en la creatividad para la generación de conocimiento y la competitividad.

De las ciudades que venimos citando en estas páginas quizás sea Bilbao la que menos deudas haya mostrado respecto al parcial amurallamiento medieval, debido al escaso apego militar a partir de una fecha temprana. Época en la que las benignas circunstancias geográficas a la vera de una Ría de mareas propiciaron el surgimiento de una villa comercial que nunca dejaría de tener a posteriori su carácter portuario, fluvial y marítimo. Las calles transcurrían transversales a la corriente (cauce) y unían la catedral con el puerto tanto en Bilbao como en ciudades como Baiona, aprovechando además la llanura de las vegas ribereñas posibilitada por una orografía circundante abundantemente quebrada.

Con estos antecedentes pero encorsetada también en su ámbito jurisdiccional, la superpoblada villa arribó a las puertas de la modernidad con una franca necesidad de expansión que no fue resuelta ni con el ensanche utópico e ilustrado del académico Silvester Pérez (alrededor del 1800) ni con la visión excesivamente romántica de Amado Lázaro hacia el inicio de la década de 1860. Tuvieron que ser los ingenieros Alzola y Hoffmeyer junto con el arquitecto Achúcarro quienes proyectaron la ampliación definitiva una vez concluida la segunda contienda carlista (1876). De regusto burgués y muy mediatizado por las imposiciones de las familias propietarias de los terrenos, que preferían mantener la ciudad ‘intramuros’, pero en una fecha sensiblemente anterior de lo que acabamos

de ver en Pamplona y Vitoria-Gasteiz⁴. Para entonces la burguesía industrial ya había conquistado la orilla izquierda de la Ría con el objetivo de instalar sus fábricas y la margen derecha para su propio acomodo, generándose así una intensa estratificación, diferenciación y segregación social entre los barrios obreros densamente ocupados de una ciudad que ya había comenzado su proceso de metropolización hacia el Abra y los ámbitos de gran calidad donde se alzaban las residencias más notables. Tanto unas zonas como las otras dieron lugar incluso a ciudades casi autónomas y comunidades/colonias independientes y autosuficientes.

La gran industrialización basada en el monocultivo del hierro, florecido con la influencia de la minería que se practicó en los montes férricos de las inmediaciones durante centurias e inclusive milenios, había provocado una rápida transformación económica, urbanística y sociopolítica con el declive final del antiguo régimen, hecho que se agravó durante los inicios del siglo XX y llegaría a su punto culminante con la etapa autárquica y desarrollista, dominada por planes comarcales de las grandes urbes, cuando Bilbao sucumbió sin piedad a un urbanismo masivo de carácter vertiginoso que ocupó las laderas que la industria había dejado sin construir (décadas de 1950, 1960 y 1970).

En los siguientes años luctuosos, tras la catástrofe de las inundaciones de 1983 desde algunas instancias políticas comenzó a plantearse una reflexión estratégica de cara a la remodelación de la villa que pasaba indefectiblemente por el abandono definitivo del sector secundario tal como se conoció hasta entonces y un radical cambio de rostro para su conversión en una ciudad con la primacía del tercer sector de servicios avanzados. Así y sintetizando mucho, aparte de todas las demás operaciones de cirugía y sutura urbana, la ‘primera oleada’ de Abandoibarra (frente fluvial céntrico junto al ensanche, donde permanecían los míticos diques de Astilleros Euskalduna) fue la que colocó la ciudad (Bilbao) en el mapa, con el recurso estético-arquitectónico y mercadotécnico del Guggenheim. Pero lejos de configurarse una lámina de agua que se aproxima al cauce fluvial o al mar sin obstáculos, en Abandoibarra, el sonido del agua brilla por su ausencia con ingentes ‘parapetos’ de monumentalidad arquitectónica pero vacuidad ‘urbana’ en su acepción de ‘polis’. Mientras tanto la ‘segunda oleada’ se distancia de las propuestas más ambiciosas de fundaciones como Bilbao Metrópoli 30 y sus panfletos más emblemáticos: viveros empresariales de alto valor añadido, tejido tecnológico y parques empresariales, universidades norteamericanas y hacer de Bilbao una ‘ciudad en inglés’.

Muchas de aquellas especulaciones y otras más recientes dirigidas desde las administraciones con una participación ciudadana que brilla por su ausencia o que acontece ‘a golpe de click’, como se decía en la introducción, están sucediendo en estos instantes cuando se intuye la disolución de la entidad Bilbao Ría 2000 que se

⁴.-En esos años, además, la premura de traspasar los viejos lindes propició la construcción de un edificio para el Ayuntamiento de Bilbao que no tiene una plaza delante, como la gran mayoría de los casos, sino una rotonda y un puente sobre la Ría.

desactiva a causa de la crisis (Fundación que ha tenido el monopolio de gestionar todas las obras ubicadas en el contexto del proceso de remodelación y que ha sido la beneficiaria de la rentabilidad inmobiliaria y las plusvalías urbanísticas). Para 2015 se prevé que desaparezca el modelo de ‘consenso’ que se activó con la crisis industrial y ahora fallece de inanición con la crisis financiera, tras asegurar cumplir muchos de los compromisos adquiridos.



Figura 3. Remodelación urbana de los frentes de agua en Bilbao, tanto en la ciudad histórica como en los terrenos postindustriales (fotos del autor, 2012).

Si en Bilbao se reconoce la fundación de una villa medieval en los meandros de una Ría que desemboca en un estuario a 14 kilómetros, en Baiona encontramos una situación que se asemeja en parte, con distancias más cortas y el entrecruzamiento de dos ríos. Desde unos precedentes muy antiguos de ciudad amuralla sobre una colina y en la confluencia de sendos ríos, nace el núcleo urbano primitivo de la ciudad con su diferenciación entre la ‘grande ville’ y la ‘petite ville’ al otro lado de la Nive. Situación de trazado medieval con canales posteriormente convertidos en calles transversales a la corriente de agua que se consolida con la construcción más moderna de los muelles que nos aproximan hacia la ciudad del siglo XVIII, parcialmente sujeta a los influjos del neoclasicismo y la ilustración. No será hasta ese inicio del siglo XVIII cuando comiencen a desaparecer las primeras servidumbres militares de los frentes de agua, con el consiguiente establecimiento de los paseos ribereños, ‘Allées Marines’ y ‘Allées Boufflers’. Espacios de carácter portuario que en cierto modo mantienen su impronta, aunque actualmente devenidos frentes de agua de apariencia más lúdica donde se conservan viejos usos marítimos. Así como los últimos vestigios de las puertas de entrada en el reducto (‘le réduit’ o ‘la redoute’); espacio liminal justo en el punto de cruce de los ríos, que se convierte en un gran vacío urbano con un monumento conmemorativo, dos árboles y una caserna.

Al otro lado de l’Adour, el barrio de Saint Esprit era una zona ribereña bastante marginal en la que se concentraban algunas áreas portuarias y de construcción naval (astilleros), pero con una ocupación militar poderosa como fue la ciudadela. Allí dieron comienzo los primeros planes de expansión y ensanchamiento de la ciudad (Plan Martinet) ya al inicio del siglo XX, y hasta allí penetraría el ferrocarril al final del siglo XIX por el puente de hierro sobre el Adour, lo cual indicó el inicio de la modernidad en Baiona. Época que trajo consigo una expansión metropolitana industrial hacia las primeras líneas del litoral en ‘La Barre’, con su

repertorio iconográfico que ha ido desplazándose, alternando espacios fabriles, marítimos y puertos deportivos, con sus elementos simbólicos que definen el espacio fluvial-metropolitano aún caracterizado por la idea de maritimidad.



Figura 4. Confluencia de ríos en el origen de la ciudad de Baiona, con el reduto militar, los puentes y las riberas fluviales (fotografías del autor, 2011).

Diferenciándose un tanto de Bilbao y Baiona, Donostia-San Sebastián tuvo que nacer y desarrollarse a lo largo de su historia entre el borde del mar y una ría de mareas. Fruto de una comunidad humana afincada junto al mar y produciendo un puerto, razón de ser desde tiempos inmemoriales, pasando por la edad media y la etapa renacentista-barroca cuando la ciudad se convirtió en una importante plaza militar amurallada que perdura en el siglo XVIII y hasta entrado el siglo XIX. Tras el incendio provocado que arrasó la ciudad en 1813 el ingeniero de la armada Ugartemendia planteó una reconstrucción ilustrada que no cuajó más que parcamente. Con el despeje de los baluartes en 1863 sería cuando llegó el proyecto moderno de ensanche definitivo debido al ingeniero Cortázar, quien dispuso una ciudad burguesa jerarquizada y un gran puerto comercial que ocuparía casi toda la bahía completa. Ello tuvo lugar, lógicamente, antes de la definitiva asunción del paradigma de la ciudad volcada al turismo veraniego de recursos elevados, debido a sus valores paisajísticos.

En el frente de mar se desarrollarán la ciudad-balneario, las microarquitecturas y construcciones emblemáticas, los monumentos y el mobiliario urbano de carácter simbólico así como la unión entre la ciudad antigua y el ensanche con sus espacios de charnela tanto urbanizados como portuarios. El puerto, de hecho, con su carácter distintivo quedó en Donostia-San Sebastián fuera de las murallas desde antiguo hasta la actualidad, cuando el pintoresquismo asociado al turismo va ganando terreno. Nos encontramos así con una ciudad dividida pero a la vez unida por la presencia del río Urumea, con los sucesivos ensanches que en el instante finisecular entre los siglos XIX y XX se van produciendo. Las propuestas más utópicas, que tampoco aquí faltaron, fueron sin embargo aplacándose y consolidándose en ese modelo de ciudad cuyos espacios dan la cara al mar y al río, participando de un gusto estético acorde con el estatus de las gentes que imponían dichas relaciones con el medio. Así, remontando el río van apareciendo los frentes de agua más revalorizados con elementos ornamentales, monumentales y parques además de antiguas infraestructuras industriales recuperadas para el arte y la cultura.

Hace unas décadas el Peine del Viento del escultor Chillida contribuyó a colocar otra vez la ciudad en el mapa internacional, y ahora el nuevo edificio del Kursaal levantado por el arquitecto Moneo pone su contrapunto más atenuado que amortigua mínimamente el poder de atracción del Guggenheim de Frank Gehry en la explanada de Abandoibarra en Bilbao.



Figura 5. Situación urbana y ensanches de la ciudad de Donostia-San Sebastián entre la bahía de la Concha y el río Urumea (fotos del autor, 2011-2012).

La metropolización de la ciudad aconteció tanto hacia el interior siguiendo el eje transversal río arriba como hacia el apéndice industrial en la línea litoral, cuyo núcleo más significativo se concentró en el puerto de Pasaia. Espacio que parte de unos condicionantes igualmente militares y defensivos y que se constituye con el devenir de los años en una gran ‘plaza de agua’ rodeada de enclaves marítimos y portuarios. Fue el originario puerto pesquero el que adquirió carácter de puerto comercial e industrial sobre las ruinas de esos vestigios asociados a la defensa marítima, hasta presentar el aspecto tan diversificado con el cual nos ha llegado hasta el arranque del siglo XXI. La escarpada y rugosa geografía de la bahía tras sus diversos procesos de humanización se enfrenta a unos retos de remodelación cuya imagen resultante se superpondrá a los paradigmas anteriores (pesquero, industrial y portuario), en una suerte de ciudad enfocada a un superpuerto exterior y exento a la vida propia de la bahía y sus gentes; lo que ya se dio en Bilbao en la bocana del Abra de Santurtzi.

Paisajes delimitados por fronteras e imaginarios: el intrincado sistema polinuclear vasco

Ante el desarrollo y la consolidación de las nuevas inercias territoriales de cuño post-moderno, el pensamiento crítico pronostica que se van a ir sucediendo ‘ciudades triunfantes’ en territorios más o menos marginados. Todo esto aplicado al modelo territorial definido en las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), fugazmente revisadas a partir del segundo decenio del siglo XXI, muestra una ‘polaridad’ de capitales vascas bajo el poder y la influencia de las cuales subyace el territorio, digamos, ‘intermedio’ (otro tanto en los espacios urbanos conurbados del litoral). Contexto en el que, mucho más recientemente, encontramos una iniciativa como el Manifiesto de Eibar para una ordenación del territorio con sentido común y sostenible.

El mentado documento incide en el desarrollo integral y bienestar de los pueblos y sociedades, y en la primacía del interés común fundamentado en una participación activa (no únicamente receptiva y/o ‘consumidora’) de los agentes sociales, con el consenso de la población y abarcando todos los sectores, más allá de imposiciones económicas y privativas. El ordenamiento propuesto y sus herramientas han de ser prospectivas, dinámicas, enfocadas hacia el futuro, de índole transdisciplinar y con un punto de la utopía perdida. En ello impregna una concepción holística que se plasma en la coordinación de diferentes escalas de actuación a largo plazo, con una coordinación de tipo horizontal. Se consolida una visión dirigida hacia la salvaguarda de ámbitos de protección, la gestión de los corredores ecológicos y la elaboración de un catálogo de paisajes con recomendaciones para su gestión⁵. Este tipo de ordenación puede interceder en beneficio de apaciguar desigualdades sociales con el privilegio de aquellas actividades que produzcan rendimientos susceptibles de ser socializados con una coherente red de comunicaciones y de transportes; siendo conscientes de que no todas las provincias, comarcas, ciudades, municipios, etc. pueden competir al mismo tiempo por los mismos equipamientos, hecho que se repite de manera mucho más habitual de lo admisible y conlleva una notable situación esquizofrénica sujeta en la competitividad territorial.

Por otro lado, junto con la asunción de la propia contradicción del concepto de sostenibilidad, se pone en solfa la noción misma de Euskal Hiria desde su ángulo más discutible que tiene que ver, como decíamos, con ese espacio urbanizado que apuesta por los grandes sistemas infraestructurales y la susodicha competencia entre polos de atracción. De hecho, esta noción puede aludir en su origen a un replanteamiento de un hecho cultural que ponga el acento en su raíz cívica e ilustrada, pero en última instancia se ha solidificado incluso en los documentos administrativos de ordenación territorial en una idea de región urbana vasca⁶. Ya desde la década de 1970 se aludía a una región urbana ‘vasco-periférica’ que giraba sobre el centro difusor de las dos provincias de la costa (Bizkaia y Gipuzkoa) con unas áreas de influencia dependientes de esas ciudades y principalmente de la metrópoli bilbaína⁷. Centro neurálgico que fue en gran medida desactivado con la crisis industrial de 1980.

⁵.-Paralelamente a estas sinergias, últimamente se aboga por rescatar el concepto y la idea de ‘resiliencia’ acuñada por el ecólogo canadiense C. S. Holling en 1973. Este término de resiliencia ecológica ha sido utilizado en economía y en antropología para referirse al restablecimiento de una situación de equilibrio, lo cual puede ser útil para estudiar la evolución de aglomeraciones urbanas y ha de ser enriquecido con aportaciones de otras disciplinas cuando lo aplicamos sobre ecosistemas urbanos. En el entorno del País Vasco en particular, se promulga la disolución de una concepción rígida comarcal y circunscriptiva para promover valores solidarios, colectivos y cooperativos que solventen la compartimentación y den cabida a la transversalidad. Una de las llaves para conseguir incrementar las cotas de dicha resiliencia es la propia industria actual y el re-pensamiento de los proyectos faraónicos, así como la primacía del tercer sector, de cara a aproximarse a un equilibrio social, económico y ecológico.

⁶.-GAMARRA, G. (2012). “Las ciudades en Euskadi. La urbanización de la CAPV”, en: VV. AA. (2012). *Euskal Hiria: reflexión sobre la ciudad y las ciudades vascas*, exJ-Liburuak, Bilbao, p. 65.

⁷.-Puede cotejarse: SAENZ DE BURUAGA, G. (1969). *Ordenación del territorio. El caso del País Vasco y su zona de influencia*, Gadiana, Madrid.

Si el escritor Bernardo Atxaga concibió el término para referirse a un territorio de convivencia humano y geográfico cada vez más urbano y plural, tal como decía en la introducción (que tiene en la vida urbana su característica primordial), el sentido original se ha ido paulatinamente deformando al servicio de ciertos intereses antagónicos hasta convertirse en un sinónimo de ‘región urbana’ como coartada ideológica para promover algunas de las intervenciones más agresivas con el territorio, dentro de un sistema económico injusto e insostenible (idea clásica de progreso basado en la extensión de la mancha urbana, la conectividad y eficiencia rápida). En su acepción originaria fundamental, “*Euskal Hiria es ese espacio devenido completamente ciudad, entendido el mismo en su sentido político-antropológico más que en su sentido físico*”, recordando acaso los ecos de las virtudes de la ‘polis’ ateniense y la significación moderna del espacio urbano que “*es una producción social y el lugar de expresión de la vida política de las comunidades y de los individuos que lo producen*”⁸.

La utopía ‘política’ de Atxaga ha devenido utopía ‘urbana’ del Gobierno Vasco con consecuencias palpables, mientras que el País Vasco ‘de hierro’ ha trascendido hacia la Euskal Hiria ‘de ladrillo’, con una ‘mirada utópica’ convertida en ‘acción política’ y una cerrada defensa del modo de vida urbano convencional, en un ‘archipiélago’ de ‘ciudades-isla’ donde cada cual funciona independientemente en su individualidad ensimismada. Es cierto que, producto de la oscilación, ciertos imaginarios permanecen casi inertes en el ‘paisaje mental’ de los individuos y las comunidades, pero no es menos veraz que los intentos de reproducción a partir de esos imaginarios ‘quedados’ o ‘quietos’ no suelen hacer revivir, resucitar o renacer lo que imaginariamente ha permanecido sino que a lo sumo lo reinventan adaptándolo a las circunstancias del momento.

Algunas consideraciones finales

En 2013 casi ha finalizado la parte más estratégica y vistosa de la remodelación y reconversión de Bilbao. Un proceso que comenzó en una fecha señalada, cuanto menos a nivel reflexivo y de proyección, a raíz de las últimas grandes inundaciones de 1983; de modo que hemos acabado de recordar el treinta aniversario de aquel fatídico agosto cuando prácticamente toda la ciudad histórica quedó abnegada por el agua de la Ría. Diez años más tarde, hacia 1993, veíamos nacer las primeras obras tangibles del nuevo paradigma bilbaíno, de la mano de instituciones como la Fundación Bilbao Ría 2000; con un futuro ahora ya incierto, debido a su más que probable desmantelamiento.

Ciento veinte años antes, en otra fecha también señalada (1863) dieron comienzo los procesos de ensanche en Donostia-San Sebastián, levantamientos de nuevas ciudades modernas aún utópicas en Bilbao (y no digamos nada en lugares como Baiona, Pamplona o Vitoria-Gasteiz), producto tardío del devastador incendio

⁸.-LARREA, A. (2012). “¿Euskal Hiria?”, en: VV. AA. (2012). *Euskal Hiria: reflexión sobre la ciudad y las ciudades vascas*, exJ-L., Bilbao, p. 181.

de la ciudad cincuenta años antes (en 1813); efeméride de un suceso que aconteció hace exactamente doscientos años. En Bilbao, el puerto fue causa y origen de la fundación de una puebla que fue puerto antes que villa, mientras que ciudades como Baiona, Donostia-San Sebastián y/o Pamplona tuvieron unos antecedentes marcadamente militares, a pesar de que en más de una ocasión hubo asentamientos originarios muy precedentes, relacionados incluso con las incursiones romanas y poblaciones de otras civilizaciones.

De igual modo que el afincamiento de la industrialización en las cuencas navegables sobre todo a partir del siglo XIX sustituyó las estructuras tradicionales y preindustriales que significaban el territorio convirtiéndolo en paisaje, las nuevas formas de urbanidad que toman cuerpo en post-modernidad nos ubican ante nuevas alternativas de entender la relación entre las personas y el medio, de asumirlo y representarlo incluso con la resignificación de símbolos presentes en esa cultura de antaño. Estos elementos re-patrimonializados con intereses claramente nuevos reclaman su presencia en el espacio público, tal que imágenes dotadas de una nueva proyección cuando su función originaria ha desaparecido. Eso no es óbice, sin embargo, para su reconversión en iconos igualmente identitarios o inclusive más poderosos, dado que afectan a estructuras emocionales de identificación ciudadana y sentimiento de pertenencia derivados de unos niveles de reconocimiento individual y colectivo que otorgan prestigio social. Se puede así hablar de varios niveles de re-simbolización que pasan por estrategias de patrimonialización, monumentalización y reinención de imaginarios.

Uno de esos niveles correspondería al de los lugares concretos e ‘intersticiales’ que *“se muestran con una especie de sobreimpresión, con una serie de códigos de significación cultural cuya lectura nos llevaría a comprender su incidencia social en la actualidad”*⁹. Estaríamos, en todo caso, ante formas de organización espacial de cuño a todas luces neo-urbano y peri-urbano de dispersión, constituyendo muy frecuentemente centros secundarios de áreas metropolitanas donde han sido engullidas las antiguas localidades que aglutinaban los habitantes en torno a un casco urbano específico, y que ahora se engloban en ese ‘continuo urbano’ que se ha asociado a la intensa ocupación territorial en ‘Euskal-hiria’. La precipitación de estos fenómenos va unida actualmente a procesos de ‘adelgazamiento’ de ciudades o ‘shrinking cities’ que suceden por la pérdida poblacional de las ciudades sobre todo industriales, entre otros factores como la expansión de la ciudad al territorio (‘sprawl city’) y una reordenación económica general de los sectores productivos encadenados con fuerzas demográficas adyacentes. La expansión centrífuga e ilimitada de la ciudad en ‘mancha de aceite’ ha provocado, en urbes y aglomeraciones como las existentes en el País Vasco, una situación de colapso territorial y alto consumo energético, costosamente disimulado

⁹-RUBIO-ARDANAZ, E.; RUBIO-ARDANAZ, J. A. (2008). “La nueva configuración de los espacios y el proceso de neourbanización en el País Vasco”, en: URTEAGA, Eguzki (Coord.). *L’aménagement du territoire en Pays Basque*, Dakit, Eusko Ikaskuntza/SEV., Vitoria-Gasteiz, Zaratuz; p. 241.

por una nueva especie de fuerza ‘centrípeta’ recentralizadora, basada en los grandes iconos urbanos en beneficio, ante todo, del sector terciario y la ‘turistización’ de la ciudad.

Referencias bibliográficas

- Holling, C. S. (1973): “Resilience and Stability of Ecological Systems”, *Annual Review of Ecology and Systematics*, nº 4, pp. 1-23.
- Marcos Arévalo, J.; Ledesma, R. E. (Eds.) (2010): *Bienes culturales, turismo y desarrollo sostenible*. Signatura Demos, Sevilla.
- Rubio-Ardanaz, E.; Rubio-Ardanaz, J. A. (2008): “La nueva configuración de los espacios y el proceso de neourbanización en el País Vasco”, en: URTEAGA, E. (Coord.) (2008): *L’aménagement du territoire en Pays Basque*, Dakit, Eusko Ikaskuntza/SEV., Vitoria-Gasteiz, Zarautz; pp. 241-253.
- Saenz de Buruaga, G. (1969): *Ordenación del territorio. El caso del País Vasco y su zona de influencia*, Guadiana, Madrid.
- VV. AA. (2012): *Euskal Hiria: reflexión sobre la ciudad y las ciudades vascas*, exJ-Liburuak, Bilbao.

Biográfica del autor

Ha estudiado Bellas Artes y Antropología en las Universidades del País Vasco/EHU y la UNED. Doctor con Mención Internacional por la Universidad de Extremadura en 2013. Profesor Agregado de la Universidad del País Vasco desde 2011, sus actuales líneas de investigación preferente se refieren a la configuración simbólica y significativa del espacio urbano en los límites fronterizos de los bordes fluviales-marítimos y frentes de agua, desde una perspectiva de análisis igualmente liminal e interdisciplinar que bascula entre las cuestiones culturales y antropológicas, el urbanismo y el patrimonio monumental. Ámbito en el que se circunscriben sus numerosas publicaciones.

Recibido: 16 de Octubre de 2013
Aceptado: 13 de Diciembre del 2013