

**EL SISTEMA URBANO
DE EUSKAL HERRIA**

Dr. Fco. JAVIER GÓMEZ PIÑEIRO

1. NOCION DE SISTEMA

Partiendo de la Teoría General de Sistemas, formulada por Bertalanffy (1956) se ha demostrado, a lo largo de estos años, que el concepto de sistema es altamente fructífero y prometedor para el extenso campo de las ciencias sociales, y por supuesto en el de la Geografía.

El sistema se define como un conjunto de objetos más las relaciones entre esos objetos y entre los atributos de los objetos.

En nuestro caso, los objetos son las ciudades; los atributos de la ciudad son su tamaño, población, forma, tipo de funciones y actividades que realizan. Las relaciones son la posición de las ciudades en el espacio; el número de ciudades de cada tamaño que hay en el sistema; las complementariedades funcionales; las interacciones y flujos; y la jerarquía y grados de dependencia entre las ciudades del sistema.

Para cuantificar las relaciones entre ciudades, o, lo que es lo mismo, la estructura del sistema urbano, se utilizan diversos indicadores: índice rango-tamaño (que cuantifica la distribución por tamaños); índice de Clark-Evans (que cuantifica la distribución espacial) e índice de Nelson (que cuantifica la distribución funcional del sistema).

El entorno de un sistema es el conjunto de objetos que al cambiar sus atributos afectan al sistema, y también aquellos objetos cuyos atributos son cambiados por el comportamiento del sistema. Cualquier sistema se puede dividir en subsistemas. En los sistemas podemos encontrar una jerarquía de subsistemas.

Desde la década de los cincuenta, los geógrafos han aportado numerosas innovaciones conceptuales y metodológicas en la teoría del desarrollo económico, introduciendo la variable de espacio en los modelos de desarrollo.

La estructura espacial no se considera sólo como una variable dependiente del proceso de desarrollo, sino como variable causal en la relación dialéctica.

Aplicando los modelos de la teoría de la difusión, el desarrollo económico se analiza bajo nuevas perspectivas, al apreciarse la influencia decisiva que tiene en él la configuración espacial. Los economistas incorporan a sus análisis del desarrollo espacial estos modelos de los geógrafos.

Los fenómenos que ocurren en el espacio y en el tiempo, son el objeto de la teoría de la difusión, y para ello se elaboran modelos de desarrollo dinámicos y espaciales.

Las ciudades son nudos que organizan el espacio a distintos niveles. Los procesos de desarrollo y la forma del sistema de ciudades son interdependientes, siendo la causa de su interdependencia el hecho de que el sistema de ciudades actúa como canal difusor del desarrollo, según la escala de que se trate. El sistema urbano es un elemento causal del desarrollo y no su mera consecuencia.

En los análisis geográficos de los sistemas urbanos, nos interesa considerar todo tipo de relaciones entre los asentamientos humanos. Hemos de considerar todos los fenómenos que tienen, a una mayor o menor escala, una repercusión espacial, es decir, una manifestación sobre el espacio geográfico concreto.

Con sus trabajos, los geógrafos han puesto de manifiesto la insuficiencia de los modelos puramente económicos. Nosotros tenemos en cuenta todos los valores y elementos que configuran la vida de la ciudad, hablamos de sus funciones, establecemos una jerarquía urbana que nos definirá la estructura interna del sistema, y utilizamos la noción de centralidad, entendiéndola por ella la capacidad de atracción que tiene un núcleo urbano dentro de una región. En estudios empíricos la centralidad se mide valorando la concentración de funciones de cada ciudad con respecto a la totalidad del sistema urbano. En la mayoría de los sistemas urbanos, la ciudad con mayor centralidad ocupa una función excéntrica respecto a su región, y no una posición «central» como pudiera deducirse de ese término.

2. EL SISTEMA URBANO VASCO

Si consideramos la totalidad de Euskal Herria, debido a la frontera internacional, veremos como todo el territorio no se encuentra integrado en un único sistema. Pero, pese a esta condicionante, las relaciones entre ambos lados de la frontera son muy intensas, especialmente entre las Áreas Metropolitanas o Comarcas de San Sebastián y Bayonne.

En el caso del País Vasco Continental (Laburdi, Benabarra, y Zuberoa), encontramos dos áreas de influencia: la de Bayonne, y la de la ciudad bearnesa de Pau.

En el País Vasco Peninsular, las ciudades de Vizcaya y Guipúzcoa ejercen su influencia en sectores de La Rioja, Santander, Burgos, Alava, y Navarra. De ahí que Ferrer y Precedo, hablan en sus trabajos del «sistema urbano vasco-periferia».

Las regiones urbanas de Vizcaya y Guipúzcoa, en el período de máximo desarrollo (1910-1970) ejercían un papel de difusión («spread») sobre su periferia regional, así como un efecto regresivo y degradante («backwash») sobre sus entornos más próximos despoblando las áreas rurales y dando lugar a fuertes desequilibrios, que ya han sido analizados en los capítulos anteriores, para el caso de la Comarca de San Sebastián.

Aparte de los trabajos de Ferrer y Precado, recordamos aquí los llevados a cabo por Saenz de Buruaga, y los de Perpiña Grau. Este último nos habla de la *dasicora vasca* (Vizcaya y Guipúzcoa), como áreas de alta densidad urbano-industrial, de la *aerocora próxima* (Alava, Santander, Oviedo), y de una zona «alejada» integrada por Navarra, Logroño y Burgos, desde el punto de vista funcional y no físico.

Otra aportación reciente es la teoría centro-periferia de Friedmann, que no parece que pueda aplicarse con claridad al caso de Euskal Herria, ya que la densidad de poblamiento y las ligazones industriales entre los distintos núcleos, especialmente en el caso de la industria del hierro, existían antes del proceso de urbanización e industrialización modernos, no sólo de Euskal Herria, sino también del Estado Español. Baste recordar el caso de las ferrerías, la industria armera del valle del Deva, y la minería de las Encartaciones, como muy ligadas a la historia económica vasca desde tiempos muy lejanos.

Entre la crisis de las ferrerías y la llegada de una nueva siderurgia, se produce un paréntesis en cuyo final, las relaciones urbano-industriales, de Guipúzcoa y Vizcaya, reproducen aproximadamente el mismo esquema espacial anterior: la metalúrgica básica de localizarse en el Valle del Nervión, y la metalurgia de transformación seguirá en el Valle del Deva y en el Goierri guipuzcoano.

La aparición de subcentros y la articulación de los mismos en el sistema urbano de Euskal Herria no presenta en Vizcaya y Guipúzcoa las características señaladas por Friedmann.

La teoría centro-periferia tiene sentido aquí, si consideramos a Vizcaya y Guipúzcoa como regiones nodales a partir de las cuales se difundan las innovaciones tecnológicas hacia la periferia. Así, gran parte de la industria localizada en los diversos polígonos industriales vitorianos, tiene su origen en el Valle del Deva.

No entramos en otras consideraciones y teorías sobre el sistema urbano de otros puntos de Euskal-Herria, al escapar de los límites que nos hemos impuesto en el presente trabajo.

Pero sí podemos recordar que en Euskal-Herria, la urbanización es un proceso tardío con respecto a otras regiones europeas. El proceso de fundación de las villas vascas se remonta tan sólo a la Baja Edad Media, dentro de la política repobladora y planificadora de las distintas comarcas, con finalidades defensivas, económicas, comerciales, políticas, etc...

Pese a los conflictos entre los habitantes de las villas y los de la «tierra llana», pronto los primeros ejercerán el control político del territorio. La aparición de estas villas condicionó las formas urbanas de la actual Euskal Herria, siendo la base del proceso de urbanización que irrumpirá claramente a mediados del siglo XIX. Es en este momento cuando los núcleos urbanos tradicionales del interior, como Vitoria y Pamplona, quedarán descolgados del fuerte proceso urbano industrial, al que se incorporarán en la década de los sesenta en el presente siglo,

Va a ser, dentro de Euskal Herria, en la zona de mayor densidad de pobla-

miento donde van a surgir las ciudades a la larga más importantes, con mayor número de funciones urbanas y con una mayor actividad fabril.

La existencia de pequeñas villas fabriles, y la dispersión de la población rural en pequeñas aldeas y caseríos, son el germen de una urbanización con unas intensas relaciones entre sí.

Podemos resumir los dos condicionantes históricos de la formación del sistema urbano vasco : la fundación de villas medievales, y el impacto de la industrialización en las provincias costeras.

La incidencia de la industria moderna en el sistema urbano vasco llevó como consecuencia un cambio notable en la distribución rango-tamaño en toda la estructura urbana. El cambio fue especialmente significativo en las regiones costeras, en el período 1857-1900, con la primacía de Bilbao.

En la actualidad, encontramos en el sistema urbano vasco una estructura demográfico-espacial con una primacía de poco resalte, encabezada por Bilbao y a la que siguen las Comarcas o Areas Metropolitanas de San Sebastián, Pamplona, Vitoria y Bayona. Se trata de una distribución muy próxima a la de la regla rango-tamaño con tendencia a una distribución de tipo binario, ternario, etc..., en su evolución temporal, conforme las capitales que ocupan los puestos 2.º, 3.º, 4.º y 5.º en la jerarquía urbana, pueden ir adquiriendo tamaños semejantes.

A pesar de que la jerarquía urbana de Euskal-Herria, ha parecido óptima a muchos especialistas, las estructuras urbanas subregionales no presentan estas características.

En Vizcaya, Guipúzcoa, y Laburdi, los núcleos urbanos tienden a unirse definitivamente, apareciendo en ocasiones como algo continuo careciendo de sentido las divisiones administrativas municipales, que no se corresponden con la realidad de las distintas unidades urbanas formadas. Cualquier criterio que se utilice para delimitar los límites de un Area Metropolitana es sumamente elástico, debiendo recurrirse a los flujos diarios del trabajo, el reparto de las funciones del sector cuaternario en el área próxima a la Ciudad Central, etc.

Desde los comienzos de la industrialización hasta la década de los 70, la tendencia ha sido hacia una mayor jerarquización. Desde 1970 se ralentiza el proceso, y el crecimiento de las ciudades de la vertiente atlántica ha sido menor del esperado.

En la actual jerarquía urbana del sistema urbano vasco hay distintos niveles: en el primero se encuentra el Area Metropolitana de Bilbao; en el segundo las de San Sebastián, Vitoria, Pamplona y Bayona; en el tercero encontramos núcleos como Eibar, Irún, Bermeo, Durango, Alsasua, Tudela, Tafalla, Tolosa, etc.; en el cuarto nivel se integran Elgoibar, Zarauz, Azpeitia, Azcoitia, Llodio, Amurrio, Balmaseda, Salvatierra, etc.; y así sucesivamente se irían integrando pequeños núcleos que giran en torno a los centros anteriores.

Si comparamos el sistema urbano vasco con los modelos de Christaller y de Lösch, vemos que presenta mayores semejanzas con el de Losch.

Lösch parte, al igual que Christaller, de un espacio isotrópico en el que sitúa los lugares centrales, con sus respectivas áreas de influencias hexagonales, pero hace coincidir en un único punto, en una ciudad, todos los tipos de bienes y servicios, y sobre este punto hace girar, superpuestos, los distintos tramos de áreas de influencia correspondiente a cada tipo de lugar central, hasta lograr que todos los bienes y servicios se concentren en el menor número posible de puntos, de ciudades.

El esquema resultante fue el de unos sectores que, partiendo de la primera ciudad concentraban mayor número de bienes y servicios, mientras que los sectores que alternaban con estos concentraban muy pocos. Lösch, llamó a este esquema de «ciudades ricas y ciudades pobres», y los niveles de jerarquía ya no eran un número fijo, como en el sistema de Christaller, sino toda la combinación posible de bienes y servicios.

Si la jerarquía de Christaller era sucesivamente inclusiva, esto es, la ciudad del nivel 1 de la jerarquía debía incluir todos los bienes y servicios de las del nivel 2, 3,... 7, y la del nivel 3, a todas las del 4, 5, 6, 7, esto no ocurre con el sistema de Lösch, en el que la jerarquía se establece por el diferente grado de concentración de bienes y servicios.

Aun advirtiendo las mayores semejanzas del modelo de Lösch con el sistema urbano vasco, creemos que es un intento inútil el querer encontrar regularidades geométricas en un espacio geográfico concreto. Sin embargo, las ideas de área de influencia, áreas de mercado, jerarquía urbana, y grado de centralidad son útiles, y pueden obtenerse índices que nos muestren de forma operativa estos conceptos, y establecer comparaciones entre los sistemas urbanos, al tiempo que llegamos a una comprensión mejor de los mismos, de su estructura, de sus mecanismos de formación y evolución.

Volviendo al caso concreto del sistema urbano vasco, gran parte de los núcleos urbanos quedan bajo la influencia de las capitales, pero hay otros, situados más en la periferia, caso de la zona meridional de Alava y La Ribera de Navarra, especialmente, que escapan del espacio vasco, pasando a depender de Miranda de Ebro y Logroño.

Si tenemos en cuenta las ligazones entre las capitales, vemos como los actuales ejes de comunicación unen estrechamente a Bilbao, San Sebastián y Bayona. En un segundo nivel se encuentran las relaciones entre Bilbao y Vitoria, por un lado, y las de San Sebastián y Pamplona, por otro, más dificultosas en este segundo caso, al no existir la autopista que se da en el primero.

En un tercer nivel, dentro del sistema urbano vasco, tenemos los importantes flujos que se producen entre el Valle Medio del Deva, (Eibar-Elgoibar, principalmente) con el valle del Ibaizabal (Durango-Elorrio); y entre el Alto Deva (Mondragón-Oñate) con la capital alavesa.

Hay también flujos importantes entre la zona noroeste de Navarra (Lesaca, Vera, etc.) y las comarcas de San Sebastián y el Bajo Bidasoa (Irún-Fuenterrabía). Alsasua, en La Burunda, establece relaciones con el Alto Urola y Goierri.

La jerarquía urbana de las ciudades vascas es difícil de establecer. Bilbao mantiene su primacía demográfica y funcional, pero predomina a las otras dos capitales. Su importancia hay que situarla más en un nivel del Estado Español, donde tiene el tercer puesto de la jerarquía estatal.

Dentro del actual marco autonómico, la tendencia es a una mayor descentralización de las funciones terciarias y cuaternarias. La administración vasca tiene su capitalidad en Vitoria, lo que sin duda contribuirá a potenciar especialmente el sector cuaternario de esta ciudad.

El actual empeño de seguir manteniendo el papel industrial de Bilbao, el proyecto del Superpuerto, la ampliación de Sondica en competencia con Foronda (aeropuerto de la capital alavesa) nos habla del mal endémico del pueblo vasco, el provincianismo, y presenta un incierto futuro no sólo para la capital vizcaína, sino para toda la política racional de ordenación del territorio vasco. Al quedar fuera Navarra de la Comunidad Autónoma, Pamplona asumirá un mayor papel en el territorio de su provincia, y muy posiblemente, dadas las tirantes relaciones existentes entre las dos administraciones, se dificulte el necesario entendimiento para la ordenación del territorio y el análisis global de la realidad de Euskal Herria.

Como conclusión tenemos un *Sistema Urbano* que presenta el siguiente esquema :

Sistema Urbano Vasco :

- 1) Subsistema litoral
- 2) Subsistema interior

En el *Subsistema litoral*, encontramos a Vizcaya, Guipúzcoa y Laburdi. En Vizcaya destaca la fuerte concentración del Area del Gran Bilbao. En Laburdi, sobresale el papel concentrador y succionador de Bayona y su área próxima, que extiende su dinamismo a lo largo del Laburdi-litoral y de la costa de las Landas. Conviene tener presente que Bayona-Anglet-Biarrit, reúnen el 70% de los habitantes del sector litoral laburdino, el 55% de Laburdi, y el 45% de la población del País Vasco Continental.

En este subsistema litoral, destaca el caso guipuzcoano con su dispersión en una serie de núcleos de población, pequeños y medianos a la cabeza de los cuales está la Comarca de San Sebastián. Así, Guipúzcoa queda como engarce entre las áreas de fuerte concentración del litoral laburdino y de Bilbao.

En el *Subsistema interior*, encontramos los tramos de Alava, Navarra, Bena-barra y Zuberoa.

A diferencia de lo que ocurría en el Subsistema Litoral aquí la fuerte concentración sólo se da en el caso de Vitoria, mientras que en Navarra, si bien Pamplona presenta índices claros de aumento y concentración demográfica, funcionales y de servicios, existe una red urbana de centros intermedios, que pueden ejercer un papel compensador, igual que en Guipúzcoa, si se cuida este extremo en una política racional de ordenación del territorio.

En Benabarra y Zuberoa, predomina la dispersión en pequeños núcleos, al igual que en las tierras de Laburdi-interior, dentro de una tendencia general de despoblamiento de estos territorios que envían su población a las zonas litorales o a otros puntos del Estado francés.

Considerando la realidad que presentan los dos subsistemas, podemos hablar de la formación de una serie de ejes, a través de los cuales se desarrollan una serie de flujos que unen los núcleos de población, con su correspondiente jerarquía, dando lugar a la formación de redes y áreas urbanas.

En primer lugar, tenemos un *eje longitudinal* formado por Vizcaya, Guipúzcoa, y Laburdi-litoral. Existen además tres *ejes transversales* que inciden en el primero: Vizcaya-Alava; Guipúzcoa-Navarra; y Laburdi litoral-Laburdi interior-Benabarra-Zuberoa.

En el futuro se podrá hablar de otros ejes, como los de Alava-Navarra; Navarra-Benabarra-Lapurdi-Zuberoa, y aquellos que se puedan establecer con otros territorios próximos : Landas, Béarne, Rioja, Santander, Burgos.

Nos encontramos ante un sistema urbano dinámico, en continuo proceso de cambio, de desarrollo de relaciones, flujos, interdependencias, etc..., en el que participa activamente la Región Urbana de Guipúzcoa, y dentro de ella, San Sebastián y su Area Periférica, que en el estudio intracomarcal e intrametropolitano que hemos llevado a cabo, en nuestra tesis doctoral se ajusta bastante fielmente al modelo rango-tamaño, con las deficiencias señaladas para los casos de Lasarte, Rentería, Pasajes y Hernani, especialmente.

3. ANALISIS ESPACIAL DIFERENCIAL

En este apartado vamos a indicar las distintas unidades que diferenciamos, desde un punto de vista espacial, en los distintos territorios de Euskal Herria, al margen de las relaciones que se establecen entre los mismos, dentro de cada territorio, y entre los distintos elementos del sistema urbano, al que antes nos hemos referido.

En *Guipúzcoa*, nos encontramos con una jerarquía urbana al frente de la cual está San Sebastián y su área periférica. Esta última está integrada por los municipios de Pasajes, Rentería, Lezo, Oyarzun, Hernani, Usúrbil y Urnieta, que forman una conurbación con la capital.

En los siguientes niveles de la jerarquía encontramos una serie de áreas en las que predominan las formas de poblamiento urbano, con intercalaciones de áreas rurales y mixtas, que se presentan de forma puntual siguiendo los ejes transversales de los valles de los ríos guipuzcoanos, y las que se localizan siguiendo el litoral.

Si bien desde el punto de vista espacial la estructura urbana se puede considerar equilibrada, no hay que olvidar que el pequeño tamaño de la provincia y su abrupto relieve hacen que la escasez de suelo apto para edificaciones de todo tipo sea uno de sus mayores problemas. Por otra parte, hay que tener en cuenta que la

mayoría de los terrenos presentan fuertes pendientes. Si aplicamos el criterio internacional que considera como no aprovechables terrenos con pendiente superior al 10%, vemos como el terreno disponible queda reducido a la decimoctava parte del total provincial.

Además de esta dificultad hay que tener en cuenta la desigual, irregular y en ocasiones anárquica estructura interna de la mayor parte de los núcleos urbanos, en los que el crecimiento se ha desarrollado en medio de la especulación, del incumplimiento de la legislación, con una falta de planificación, que ha dado lugar a una fuerte congestión y a la mezcla de residencias y establecimientos industriales, con los lógicos perjuicios para ambos.

Como otros rasgos de la estructura urbana guipuzcoana podemos señalar: la formación de microconurbaciones (Azpeitia-Azcoitia; Andoain-Villabona; Zumárraga-Urretxu; Mondragón-Arechavaleta; Beasain-Ordizia-Lazkao-Olaberría; Irún-Fuenterrabía); y las conurbaciones lineales, formadas por las localidades que se extienden de forma continuada siguiendo los valles de los ríos Deva, Oria y Urola.

En *Vizcaya* podemos distinguir el Gran Bilbao y los distintos valles.

En el Gran Bilbao el profesor M. Ferrer, que ha sido el geógrafo que ha realizado estudios más amplios y completos sobre esta unidad y en general sobre el sistema urbano vasco, con la colaboración de A. Precado, diferencia el Bilbao Central, el área submetropolitana y el área suburbana.

Otro geógrafo, García Merino, utiliza los términos del área suburbana y área periurbana, en lugar de los dos últimos términos que utiliza M. Ferrer.

En los valles podemos distinguir: 1) Las Encartaciones (Balmaseda, Aranguren, Sodupe, Zalla, etc.); 2) La Costa (Guernika, Markina y Mungía); 3) Altos Valles del Nervión (Orduña y Otxandiano); y 4) Valles Medios del Nervión y del Ibaizabal (Durango, Lemona, Elorrio y Amorebieta).

Estas áreas presentan en general una densidad pequeña con una variada gama de actividades. Ofrecen excelentes perspectivas para la descongestión del Gran Bilbao, siempre y cuando se les dedique una mayor atención y se lleve a cabo una correcta planificación de la ocupación y utilización de su territorio.

En *Alava* podemos distinguir tres conjuntos: el Valle del Alto Nervión alavés; el área de Vitoria; y los núcleos y ejes secundarios.

El Valle del Alto Nervión alavés tiene como núcleos fundamentales a Llodio y Amurrio. Este área recibe el impulso del Gran Bilbao, siendo su desarrollo consecuencia de la expansión bilbaina, y ocupando el segundo y tercer lugar, respectivamente, en la escala demográfica alavesa.

El área de Vitoria comienza su desarrollo a partir de 1957, como consecuencia de la expansión del Valle del Deva guipuzcoano y de la llegada de capitales vizcainos y guipuzcoanos. Su crecimiento se ha realizado a expensas de La Llanada, ejerciendo en ella; y en la mayor parte de la provincia, un efecto succionador y depresivo concentrando en la capital el 74% de la población provincial.

Los núcleos y ejes secundarios inician su desarrollo a partir de 1968-1970, con la implantación de una serie de polígonos industriales, impulsados desde la Diputación Foral, al objeto de descongestionar el área de Vitoria y contribuir a una mejor ordenación del territorio alavés. En este sentido están Oyón, Salvatierra-Araya-Alegría, Santa Cruz de Campezo, Villarreal, Iruña de Oca y Zambrana. Es de desear que se continúe con esta política de descongestión urbano-industrial.

En *Navarra* tenemos a Pamplona y su área metropolitana (Villava, Huarte, Egües, Burlada, Ansoain, Cizur, Galar, Elorz, Aranguren, Olz, etc.), y una serie de núcleos de población, de distintos niveles y jerarquía, que se reparten entre los conjuntos comarcales navarros de los Valles Cantábricos, Valles Meridionales, Barranca-Burunda, Valles Pirenaicos Centrales, Valles Pirenaicos Orientales, Cuenca de Pamplona, Cuenca de Aoiz-Lumbier, Navarra Media Occidental, Navarra Media Oriental, Ribera Estellesa y Ribera Tudelana.

Según A. Precedo (1976) sólo la Ribera Tudelana, la Navarra Media Oriental, la Navarra Media Occidental y la Montaña tienen, desde el punto de vista de la estructura de la red urbana, un dispositivo urbano-espacial adecuado para organizar espacios funcionales. El mismo autor señala que la red urbana posee un grado de jerarquización adecuado, si bien habrá que corregir la tendencia a la concentración en Pamplona y su área metropolitana, potenciando el desarrollo de los núcleos de tamaño medio de población: Tafalla, Estella, Tudela, Vera de Bidasoa, Lodosa, Marcilla, Santesteban, Alsasua-Olaz-Urdain, Echarri-Aranaz, Atallo-Betelu, Sangüesa y Elizondo.

En el *País Vasco Continental*, dejando aparte términos de clasificación como los de: regiones económicas, departamentos, distritos, circunscripciones, cantones y unidades urbanas, podemos distinguir: el Laburdi litoral y las tierras del interior.

En el Laburdi litoral destaca la primacía de Bayona que ejerce efectos positivos en el litoral y negativos y succionadores con respecto a las tierras del interior, forma un área conurbada con Biarritz y Anglet. La conurbación se continúa en el litoral de Laburdi hasta la costa guipuzcoana y penetra en la costa de las Landas.

Como conjuntos urbanos en el Laburdi litoral podemos diferenciar los de: Bayona-Anglet-Biarritz, San Juan de Luz-Ciboure, Hendaya-Behobia y el de Bidart-Guéthary. En líneas precedentes de este capítulo ya nos hemos referido a la fuerte concentración de población y de actividades secundarias y terciarias que se registra en este sector y que da lugar a un fuerte desequilibrio espacial.

Por otra parte hay que señalar también que si bien la densidad del Laburdi litoral, en 1975, era de 552,37 hab/km², existen numerosas áreas que superan ampliamente dicha cifra: Biarritz (2.366,6 hab/km²), Bayona (1.675 hab/km²), Hendaya (1.191 hab/km²), etc. que establecen áreas de concentración urbana discontinuas, lo que unido a la presencia de áreas rurales intercaladas, debilita el significado de la conurbación y la continuidad de las formas urbanas, ocultando desequilibrios y congestiones que se dan en el conjunto urbano cuyo nudo principal es Bayona.

Las tierras interiores se inician con el «postpais» del Laburdi litoral que está formado por los cantones de Ustaritz, Espelette y Hasparren. Parte del territorio de estos cantones se relaciona directamente con el Laburdi litoral, mientras que el resto forma parte del interior, en el que también se encuentra el cantón de Bidache antiguo señorío de los Gramont, y en el que varias comunas son de Benabarra.

Las tierras del Laburdi interior se enmarcan en un paisaje de colinas que se extiende por la Benabarra septentrional a través de los cantones de: Labastide-Clairence, Iholdy, Saint Palais y por la Zuberoa septentrional que corresponde al cantón de Mauleón-Licharre.

Además de estas tierras interiores con un paisaje de colinas, tenemos un sector montañoso que se localiza en las tierras meridionales de Benabarra y Zuberoa, comprendiendo los cantones de Baïgorry, San Juan Pie de Puerto y Tardets-Sorholus, los dos primeros en Benabarra y el último en Zuberoa.

En general todas estas tierras interiores registran pérdidas de población, encontrándose en una etapa de depresión que exigirá fuertes esfuerzos y decididas iniciativas para corregir el desequilibrio actual existente.

En la jerarquía urbana de las tierras del interior destacan en Laburdi: Hasparren, Cambo-les-Bains, Ustaritz (capital histórica de Laburdi) y Espelette; en Benabarra: Saint Palais, Baïgorry, San Juan Pie de Puerto y Bidache; y en Zuberoa destaca Mauleón-Licharre. De todos estos núcleos la primacía industrial la tienen Hasparren, Mauleón y Saint Palais; si bien a mucha distancia de los centros industriales del Laburdi litoral.

4. ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL SISTEMA Y LAS AREAS URBANAS

Como ya hemos indicado en otro momento, el sistema urbano vasco con los subsistemas en que se divide, no está aislado sino que mantiene estrechos contactos con otros sistemas y áreas provinciales próximas.

Así por ejemplo hay que tener presente las relaciones que se establecen a través de flujos económicos y sociales con las áreas de Santander, Burgos, Logroño, Valle del Ebro, Las Landas y el Bearn. El resultado se refleja en numerosas interdependencias funcionales, que son más numerosas y evidentes cada día.

Al objeto de completar la información sobre las características del sistema urbano y el análisis espacial diferencial del apartado anterior, vamos a detenernos en algunos aspectos funcionales y en los principales ejes de comunicación que sirven para el discurrir de los diversos flujos.

En la franja *litoral*, los tres núcleos principales: Bilbao, San Sebastián y Bayona, organizan un complejo mundo de actividades industriales, financieras, comerciales y de servicios.

En *Bilbao* se localiza el 85% del empleo provincial, en San Sebastián el 45% y en Bayona y su área próxima el 80%.

En el área del *Gran Bilbao*, nos encontramos con un importante sector de industrias básicas, entre las que destacan la metalúrgica y la química, otros sectores industriales como el del papel y el de la construcción, y una amplia gama de servicios financieros, comerciales, de asesoramiento a empresas, de transportes, servicios personales y actividades de esparcimiento.

Todas estas funciones dan lugar a un complejo sistema de relaciones entre ellas, en el que las economías de escala juegan un papel importante. De esta forma, gran parte de las actividades tienen su principal mercado en la propia aglomeración bilbaina. Unas empresas abastecen a otras y todas se benefician de la red de transportes y comunicaciones, de la infraestructura y disponibilidad de una mano de obra cualificada. Por ello, a veces se olvidan los graves problemas de congestión y saturación que tiene este área.

San Sebastián y su área periférica están a la cabeza de una estructura urbana bien jerarquizada, en la que se distribuyen diversas funciones industriales, comerciales, de servicios y esparcimiento. Lógicamente los principales equipamientos terciarios se concentran en San Sebastián y su periferia, a la que siguen localidades como Irún, Tolosa, Vergara, Zarauz, Eibar, Beasain, Mondragón, Zumárraga, Azpeitia y Villabona, por este orden.

En la capital donostiarra destacan las funciones financieras, de seguros, servicios personales, comerciales y de transportes, distribuyéndose por los centros de la periferia (Hernani, Pasajes, Rentería, Lezo, Oyarzun, Urnieta y Usurbil) actividades portuarias, industriales y pequeños sectores comerciales.

En cuanto al *Laburdi litoral*, nos encontramos que distintas unidades urbanas han formado una aglomeración urbana, a lo largo de unos 50 km, que enlaza con el litoral guipuzcoano, y que sobre una superficie de unos 275 km² se localiza el 75% de la población del País Vasco Continental y el 85% de la de Laburdi. Sólo en el conjunto formado por Bayona-Anglet-Biarritz, llamado distrito B.A.B., ya vimos que viven el 70% de los habitantes de la franja litoral, el 55% de los de Laburdi y el 45% de los del País Vasco Continental.

En medio de un paisaje maravilloso, se suceden áreas urbanas continuas, áreas mixtas y sectores rurales. Sin embargo existe una continuidad de funciones y actividades bajo el papel rector de *Bayona*.

La realidad de este área urbana ha sido reconocida a efectos económicos, urbanísticos y estadísticos con la denominación de la llamada ZPIU (Zane de Peuplement Industrial ou Urbain), que se extiende por el Laburdi litoral y un sector de la costa de las Landas, fuera ya del País Vasco Continental.

En esta ZPIU tenemos los ocho cantones del Laburdi litoral, los de Ustaritz y Villefranque y once comunas del Departamento de Las Landas. Abarca un territorio de 60s km², aproximadamente, la mitad del cual, así como el 85% de su población, corresponden a Laburdi.

El desarrollo urbano y económico de Bayona y su área es debido a la facilidad de las comunicaciones, la actividad comercial e industrial, al papel desempe-

ñado por el puerto de Bayona, la proximidad de la frontera internacional y al fenómeno turístico.

El fenómeno turístico, que tuvo su punto de partida en Biarritz supuso un cambio en los modos de vida y en las estructuras urbanas de los núcleos de población que ahora son, en su mayoría, netamente urbanos.

En la estructura urbana del Laburdi litoral hay que diferenciar un sector Norte encabezado por el conjunto Bayona-Anglet-Biarritz, que enlaza con el área de Hossegor-Capbreton, en las Landas, y un sector Sur en el que aparecen distintas unidades como San Juan de Luz-Ciboure, que es la principal, Hendaya-Behobia, Bidart-Guethary, que se relacionan estrechamente con el área del Bidasoa, Oyartzun y Urumea, en la que encontramos las conurbaciones de Irún-Fuenterrabia y la que forma San Sebastián y su área periférica.

Especialmente en Bayona-Anglet y Biarritz hemos asistido, en los últimos veinte años, a un crecimiento de los empleos en el sector industrial y terciario. Los flujos diarios de trabajo entre las distintas localidades son muy importantes, dirigiéndose la mayoría hacia el distrito B.A.B., San Juan de Luz y Hendaya, predominando en los demás núcleos de población el carácter residencial.

Como señala P. Laborde (1975), «las comunas de la región se han urbanizado progresivamente a partir de núcleos antiguos o recientes». Aunque el crecimiento de las diferentes localidades, proporcionalmente, ha sido mayor que el de Bayona, ésta ha mantenido su papel director en numerosas funciones y servicios.

Las principales áreas industriales se localizan en Bayona, San Juan de Luz y Hendaya, destacando las actividades portuarias en torno al Adour y al Nivelles. Los trabajadores proceden no sólo de las localidades del Laburdi litoral sino también de las tierras interiores, del Departamento de las Landas y de la otra orilla del Bidasoa.

Para la comprensión del desarrollo y de las relaciones que establece este sector del subsistema marítimo vasco, además de lo anteriormente expuesto con respecto a las Landas, al litoral guipuzcoano y al resto del País Vasco Continental, hay que tener presente las que se dirigen hacia el eje Tarbes-Toulouse. Bayona y Pau tienen unos lazos estrechos debido a la actividad industrial y portuaria y a los yacimientos de gas de Laq.

Los principales ejes de comunicaciones por los que se desarrollan los intensos flujos, de toda índole, en el subsistema marítimo que tiene como centros las áreas de Bilbao, San Sebastián y Bayona, se organizan en torno a la carretera y ferrocarril Madrid-Irún, que enlazan con los que atravesando el Laburdi litoral siguen hasta París. Destaca la autopista Bilbao-Bayona. Son también importantes la carretera y el ferrocarril que, siguiendo el Valle del Nervión, van a Miranda y que comunican a Bilbao con Madrid, la Rioja y Zaragoza. La autopista Bilbao-Miranda enlaza con esta red de comunicaciones, y cerca de Miranda se producirán los enlaces con la carretera de Madrid a Irún por Vitoria, la cual enlazará en Malzaga con la autopista de Bilbao-Behobia-Bayona.

Quedan por señalar el ferrocarril y carretera que recorren las costas de Guipúzcoa y Vizcaya dirigiéndose hacia tierras de Santander. Las numerosas carreteras interiores guipuzcoanas y vizcaínas, y las que partiendo de Bayona comunican el Laburdi litoral con las tierras del interior del País Vasco Continental, de Navarra, como la carretera que va de Bayona a Pamplona por los Aldudes, y al resto del Estado francés. Pequeñas líneas de ferrocarril complementan a estas carreteras, destacando el papel de Hendaya como importante nudo ferroviario.

Finalmente hemos de considerar el papel desempeñado por el super puerto de Bilbao, los puertos de Pasajes y Bayona, y los aeropuertos de Sondica, Fuenterrabía y Biarritz-Parma.

En el *subsistema interior* sobresalen Vitoria y Pamplona, que como ya vimos en líneas precedentes, encabezan 'áreas provinciales de características contrastadas, al registrarse una fuerte concentración en la primera frente a una mayor dispersión en la segunda, si bien esta última también ejerce una clara primacía sobre la red urbana provincial.

Vitoria registra un crecimiento espectacular a partir de 1957 ofreciendo una serie de ventajas locacionales entre las que señalamos la disponibilidad de terrenos a costes mínimos, equipamientos infraestructurales, vías de comunicación, vida socio-cultural, etc., a las que se unen los incentivos fiscales. Con todo ello, acude el capital principalmente guipuzcoano y vizcaíno, se desarrollan los centros fabriles y van llegando una gran cantidad de trabajadores. Se vincula así el crecimiento urbano con la teoría de la localización industrial (J. Ollora, 1976) estimándose que la capacidad de la ciudad para la atracción de capitales, transformables en inversiones creadoras de empleo, es la causa principal del crecimiento urbano.

Como consecuencia de todo esto, todas las comarcas alavesas pierden población, a excepción de La Llanada, entendiéndose aquí fundamentalmente Vitoria, y la Cuenca Cantábrica, cuyos centros principales, Llodio y Amurrio, se relacionan estrechamente con el área del Gran Bilbao. En este área del Valle del Alto Nervión alavés tenemos la segunda gran área urbana de Alava.

Mientras se produce todo este proceso, Vitoria pasa de ser una ciudad comercial y de servicios a un importante centro financiero, comercial e industrial. La ciudad se ve rodeada por un importante cinturón de polígonos industriales: Gamarra, Betoño, Larregana, Olarizu, Ali-Gobeo y Jundiz.

A partir de 1968-1970, asistimos al desarrollo de lo que anteriormente hemos llamado núcleos y ejes secundarios, que obedecen a una política de descongestión del área de Vitoria y a una mejor ordenación del territorio alavés. Son los casos de: Oyón, Salvatierra, Araya-Alegría, Santa Cruz de Campezo, Villarreal, Iruña de Oca y Zambrana.

Todo este espacio geográfico alavés, en el que destaca la macrocefalia de Vitoria, se estructura en torno a grandes ejes de comunicación, carretera y ferrocarril, como la línea Madrid-Irún, Bilbao-Miranda de Ebro, carreteras de Vitoria a Bilbao por Barazar, la que va a Bilbao por Munguía, la de Vitoria al Valle del Deva guipuzcoano por el puerto de Arlabán, la de Vitoria a Estella, la que atraviesa el

Sur de la provincia yendo de Miranda a Logroño, con un ramal hacia Haro y la autopista Bilbao Vitoria.

A todo esto hay que añadir la reciente inauguración del aeropuerto de Fondona, con capacidad para todo tipo de vuelos, y los proyectos de mejoras en la red arterial ferroviaria, que permitan enlaces rápidos entre las cuatro capitales del País Vasco Peninsular, las estaciones terminales de los T.I.R. (transportes internacionales regulados) y los T.I.F. (transportes internacionales por ferrocarril) en el polígono de Júndiz, entrando en funcionamiento una aduana interior que descongestionará la de Irún.. Con todo esto, Vitoria pasará a desempeñar un importante papel en el contexto regional vasco y en el sector Nororiental de la Península.

Por lo que respecta a *Navarra, Pamplona* está al frente de una red urbana más equilibrada y armónica que la de los casos anteriores habiéndole afectado en mucha menor medida el anárquico proceso urbano-industrial de Euskal Herria.

El proceso urbano-industrial tiene su arranque en los años cincuenta, con gran participación de capital guipuzcoano, sobresaliendo las industrias de la construcción, metalurgia y transporte, basadas en materias primas como las potasas y las magnesitas, que poco a poco se fueron intensificando y diversificando.

A partir del Programa de Promoción Industrial (1964) se crean una serie de polígonos industriales : Pamplona, Vera de Bidasoa, Tafalla, Lodosa, Tudela, Santesteban, Marcilla, Alsasua-Olaz-Urdain, Atallo-Betelu y Echarri Aranaz.

La creación de estos polígonos responde al intento de lograr una polarización comarcal, al tiempo que contribuían de una manera notable a la formación de una red urbana («La red urbana de Navarra,, Precedo, 1976). Este desarrollo de la red urbana de Navarra facilitaba la descongestión de áreas de Guipúzcoa y del Gran Bilbao.

La estructura de la red urbana navarra se relaciona directamente con las formas de poblamiento de los distintos conjuntos comarcales (Floristán, 1975). En la Navarra Húmeda del Noroeste, en los Valles aparecen pequeños pueblos y caseríos dispersos. En la Barranca-Burunda, los núcleos de población son de tipo medio. En los Valles Pirenaicos Centrales hay una dispersión en pequeñas aldeas, mientras que en los Orientales hay una mayor concentración de población y los núcleos son de tamaño medio. En las Cuencas, a excepción de Pamplona, hay dispersión en pequeñas aldeas, especialmente en la de Aoiz-Lumbier. La Navarra Media Oriental presenta caracteres semejantes a los de las Cuencas, con un poblamiento más concentrado en el caso de la Navarra Media Occidental. En las dos Riberas, Tudelana y Estellesa, predominan las formas de poblamiento concentrado con grandes núcleos de población. En general, las tierras próximas a Guipúzcoa, Pamplona y Ribera del Ebro, son las que presentan las mayores densidades, con un grado de concentración que aumenta de Norte a Sur y de Oeste a Este. Las áreas de mayor crecimiento de población corresponden a la Cuenca de Pamplona, Barranca-Burunda y La Ribera.

Sobre esta estructura comarcal se desarrolla la red urbana que como señala Precedo, presenta una situación intermedia entre una estructura jerárquica equili-

brada y la primacía del área metropolitana de Pamplona. En líneas precedentes ya nos hemos referido a la concentración de más del 65% de las industrias en Pamplona, Tudela, Estellesa y Tafalla, y de los servicios terciarios en las mismas localidades más las de Alsasua, Sangüesa, Elizondo y Santesteban.

Pamplona ejerce una gran atracción en varios de los núcleos citados anteriormente, como es el caso de Tafalla, Sangüesa, Elizondo y Alsasua. Estella y Tudela mantienen posiciones de mayor independencia. También hay que tener en cuenta las atracciones que ejercen localidades navarras sobre áreas de las provincias vecinas, al tiempo que localidades como San Sebastián, Irún, Tolosa, Vitoria, Santa Cruz de Campezo, Calahorra, Logroño y Zaragoza, lo hacen sobre numerosos núcleos navarros.

Pamplona se ha convertido en un importante centro industrial, comercial, universitario, de asistencia sanitaria y de otros servicios, concentrando la mayor parte de los servicios provinciales, siendo de desear una mayor diversificación del sector terciario en otros núcleos de la provincia.

El espacio urbano navarro utiliza para su desarrollo las vías de comunicación de Irurzun-Pamplona-Tudela, Logroño-Tudela, las que atraviesan Velate, el Baztán, los Aldudes, etc. y la autopista navarra. Se preveen importantes mejoras en la red de carreteras y ferrocarriles y en el aeropuerto de Noain, que contribuirán al desarrollo de la red urbana y su integración en el sistema urbano.

Finalmente en las *tierras interiores del País Vasco Continental* destacan centros como Hasparren (actividad industrial), Cambo-les-Bains (comercial y balneario), Ustaritz (comercial y agrícola), Espelette (minería y agricultura), San Juan Pie de Puerto (comercial, agricultura y ganadería), Baigorri (ganadería), Saint Palais (industria, comercio y turismo), Labastide-Clairence (industria y agricultura), Bida-che (comercio y agricultura). Iholdy (agricultura), Mauleon-Licharre (industria y comercio), Tardets-Sorholus (comercio y agricultura), que no forman una red urbana organizada, pero que progresivamente se van integrando en el subsistema del Laburdi litoral, manteniendo también estrechas relaciones con áreas del Bearn. La primacía industrial la tienen Hasparren, Saint Palais y Mauleon. Es de esperar que continúen intensificándose las relaciones entre las tierras del País Vasco Peninsular y Continental.

5. LOS NUCLEOS PRINCIPALES: SUS MODELOS URBANOS

BILBAO

Los orígenes de Bilbao se remontan al año 1300 cuando surgen las primeras edificaciones en la margen derecha de la ría. Anteriormente existía en la margen izquierda un pequeño núcleo denominado Bilbao la Vieja. La villa se construye de acuerdo con un plano ortogonal.

El comercio de la lana, la exportación de hierro, la construcción naval y la industria del hierro, dan lugar a un intenso proceso de desarrollo desde su fundación hasta el siglo XVIII.

Desde la 2.^a mitad del siglo XVIII, la villa confirma su crecimiento con una serie de edificaciones que siguen los ejes de comunicación. A partir de la 2.^a mitad del siglo XIX, continúan las realizaciones urbanas y numerosas obras de infraestructura, en medio de una intensa actividad industrial, económica y financiera.

Al tiempo que se llevan a cabo el Primer y Segundo Ensanches, las áreas rurales se ven invadidas por nuevas edificaciones urbanas e industriales. Pronto las localidades próximas a Bilbao se integran en un vasto conjunto urbano-industrial, configurándose lo que hoy denominamos Gran Bilbao.

La actual región urbana de Bilbao abarca los ejes fluviales del Nervión y del Asua, separados por los suaves relieves de Archanda.

La unidad del Nervión tiene una serie de núcleos: Arrigorriaga, Baracaldo, Bilbao, Basauri, Guecho, Echevarri, Galdácano, Lejona, Portugalete, Santurce, Sestao y Zarátamo, que forman una conurbación sobre una densa red fluvial de gran importancia. Así, el Nervión enlaza con el postpaís castellano; el Ibaizábal junto con el Arratia, es el enlace con Guipúzcoa, y Alava; el Cadagua lo hace con Santander, Burgos y León; y la red fluvial se completa con el Galindo, Gobelas, Asua y el Abra.

La industria pesada y los astilleros se localizan principalmente en la margen izquierda de la ría. A partir de Basauri, donde confluyen el Nervión y el Ibaizábal, encontramos alternancia de grandes y medianas industrias con numerosas viviendas, y sectores mineros, hasta llegar al casco bilbaíno. La mezcla de industrias y de viviendas se da también en las desembocaduras de los afluentes del Nervión y en los restantes tramos de la ría. Con las Arenas se inicia una amplia área urbana, de carácter residencial, que rompe la sensación de agobio y congestión de los sectores anteriores, y que se continúa por Algorta, Neguri, etc., hasta Punta Galea.

Encontramos también importantes áreas industriales en dirección a la carretera de Santander. El Valle del Asua, en el que se localizan once municipios, presenta una menor actividad industrial pero una mayor densidad urbana.

Además de los sectores de la margen izquierda, margen derecha, Valle del Asua, tenemos las áreas de la cuenca minera carretera de Santander, con núcleos como San Salvador del Valle, La Arboleda, Gallarta, Ortuella, Ugarte, etc. y el área minera de San Juan de Somorrostro y el sector del Cadagua, que presentan una menor congestión.

Respecto al *modelo urbano* del Gran Bilbao se diferencian en él las siguientes unidades: 1) Bilbao Central; 2) Área submetropolitana o suburbana interna y externa; y 3) Área suburbana o periurbana en proceso de transformación; según la distinta terminología utilizada por M. Ferrer y García Merino, a los que nos hemos referido anteriormente.

1) *Bilbao Central*: en esta unidad hay que diferenciar dos sectores, el Casco Viejo y el Ensanche. En él se encuentran los centros oficiales, bancos, oficinas, grandes almacenes, una gran variedad de establecimientos comerciales y locales de espectáculos y algunas áreas de viviendas.

El Casco Viejo es la parte tradicional de la ciudad. Encontramos en él una mezcla de edificaciones muy deterioradas y otras en proceso de reconversión. Tiene una función comercial y es lugar de residencia de clases medias.

El Ensanche, con esta denominación nos referimos a los varios ensanches que ha conocido Bilbao, si bien el Ensanche por autonomasia es el realizado desde finales del siglo XIX sobre el antiguo término de Abando. En este sector encontramos el área de servicios más importante del Gran Bilbao. Tiene un plano radioconcéntrico con viejos y señoriales edificios que en los últimos años están experimentando un intenso proceso de reconversión morfológica. Las viviendas están ocupadas por clases medias-altas.

En él se encuentra lo que llamamos el C.B.D. (Distrito Central de Negocios), que lo forman la Gran Vía, en su primer tramo, y las calles secundarias paralelas a ella. Es un área muy dinámica con densidades muy altas durante el día y muy bajas por la noche.

En el resto del Ensanche se pueden diferenciar distintos sectores según que ellos predominen las clases medias-altas, las clases medias y medias-bajas, y las funciones residenciales o de oficinas y centros de servicios.

Hay también un sector periférico de pequeños talleres y actividades comerciales.

Para terminar este comentario de Bilbao Central, añadiremos que debido a la congestión del C.B.D., numerosas áreas como las plazas Indauchu y Zabalburu, etc., han pasado a integrarse en el mismo. Las otras áreas del Bilbao Central quedarán como áreas de transición entre la Ciudad Central y el resto de las unidades del modelo urbano del Gran Bilbao, siendo en unos casos sectores que presentan un proceso de reconversión morfológica y funcional, como es el caso del Casco Viejo, y en otros que se encuentran estancados o en proceso de regresión, como son los casos del barrio de San Francisco y el Campo de Volantin.

2) *Area Submetropolitana o Suburbana Interna*: resulta difícil, en ocasiones, separar este conjunto del anterior, ya que los límites son imprecisos y algunas áreas señaladas en el apartado anterior forman parte también de este sector. Sus habitantes pertenecen a las clases medias y bajas. Destaca el comercio de barrio y actividades como transportes, almacenes, garages, talleres y pequeñas industrias.

Se pueden diferenciar tres unidades : el barrio de San Francisco Rekaldeberri y el sector Norte. Las dos primeras unidades pertenecen al sector Sur de Bilbao, localizado en su mayor parte al otro lado de la vía del ferrocarril de Santander. Son barrios eminentemente populares, con una mezcla heterogénea de unidades edificatorias.

Rekaldeberri queda separado de Bilbao por la línea del ferrocarril. La presencia de una cantera, las industrias molestas y la división producida por el viaducto de la solución Sur, constituyen graves problemas. Hay una mezcla de clases medias y bajas, con gran diversidad de edificaciones.

El Sector Norte, desde San Ignacio a Bolueta, incluidos Deusto y Begoña, es mucho más complejo que las unidades anteriores. Hay barrios obreros con mezcla de clases medias, como Torremadariaga; suburbios como Bolueta, Achuri y Ollerias; áreas aún más degradadas como Ocharcoaga; barrios de clases medias como Santuchu; de clases medias y acomodadas como Deusto; y de gran mezcla como el caso de Begoña.

3) *Area Submetropolitana o Suburbana externa.* Se pueden diferenciar tres sectores, la margen izquierda de la ría, la margen derecha del Abra y el Sureste.

En el primer sector nos encontramos con una urbanización anárquica y congestionada en medio de grandes complejos industriales, con importantes núcleos de población de clases medias y bajas. El sector más deteriorado se extiende desde Zorroza a Sestao. El mejor es la parte de Portugalete y Santurce.

En la margen derecha del Abra tenemos las áreas residenciales de Lejona y Guecho, con clases medias y altas. El carácter más residencial y acomodado corresponde a Guecho.

En el Sureste encontramos núcleos como Basauri, Echevarri, Galdácano y Arrigorriaga, con distintos grados de integración en el área urbano-industrial del Gran Bilbao. Así por ejemplo, Galdácano y Arrigorriaga tienen todavía algunas actividades rurales. En general viven en estos núcleos clases medias y bajas.

4) *Area Suburbana o Periurbana en proceso de transformación.* Es un sector no integrado claramente en el Gran Bilbao. Hay una mezcla de actividades industriales, sectores residenciales, de esparcimiento y áreas rurales.

Se pueden diferenciar algunos sectores: el Noroeste, la Cuenca Minera, el Valle de Asua, el Valle del Cadagua, el Valle del Nervión y el Valle del Ibaizábal. Varias de estas unidades se integran, o sirven de enlace, con el segundo conjunto que indicamos al hacer la división del espacio urbano vizcaíno, los Valles.

En el Noroeste predomina la actividad agraria y las áreas de residencias secundarias, con pocas industrias. Destacan Plencia y Sopelana.

En la Cuenca Minera tenemos a San Salvador del Valle y Ortuella. Numerosos grupos obreros y tendencia a incrementar las actividades industriales.

En el Valle de Asua predominan los conjuntos residenciales, si bien se ha iniciado ya una etapa de asentamientos industriales.

El Valle del Cadagua presenta una mezcla de industrias, barrios obreros y sectores rurales. Lo mismo ocurre en los Valles del Nervión y del Ibaizábal, extendiéndose el primero desde Arrigorriaga hasta Llodio (Alava), y el segundo desde Galdácano hasta Amorebieta. En numerosas ocasiones los caseríos presentan géneros de vida mixtos, o se han convertido en caseríos-dormitorio.

SAN SEBASTIÁN

El origen de la ciudad se presenta oscuro pero girando en torno a un monasterio denominado San Sebastián de Hernani, que más tarde sería conocido como San Sebastián el Viejo. Con la primera denominación se le señala en el Privilegio de Votos que hacia el año 939 otorgó el conde Fernán González a favor del monasterio de San Millán de la Cogolla. Parece que una de las misiones de este monasterio era servir de refugio a los peregrinos del Camino de Santiago, que por la costa evitaban las rutas más peligrosas del interior. La donación de San Sebastián del Antiguo o el Viejo al monasterio de Leyre se produce durante el reinado de Sancho el Mayor.

En el reinado de Sancho el Sabio, San Sebastián recibe su Fuero. Según Gonzalo Martínez Díez, el Fuero donostiarra habría que datarlo entre 1150 y 1163, con prioridad al de Estella de 1163. J.L. Banus afirma en cambio que el Fuero de San Sebastián deriva del de Estellesa y éste, a su vez, del de Jaca. Podemos fijar la fecha en 1180.

Lo que sí es cierto es que la ciudad surge sobre el tómbolo, formado por los aluviones del río Urumea y la acción de las corrientes marinas, que une el monte Urgull a tierra firme. Las posibilidades de defensa natural, su excelente posición y emplazamiento, el hecho de facilitar a Navarra una salida al mar, son las causas que determinarán las funciones de la ciudad y las características de su desarrollo urbano.

Pronto sus pobladores desarrollan una intensa actividad comercial, disponiendo de un amplio término municipal en el que se encontraban otras poblaciones que de mala gana aceptaron su inclusión en el término donostiarra, empezando pronto las desavenencias y las desmembraciones territoriales, hasta el punto que en el siglo XIX nos encontramos con un término municipal que es sólo la quinta parte del que le fue asignado en su Fuero.

La ciudad, por su carácter de plaza fuerte, fue pronto amurallada. Un casco urbano ligeramente menor que la actual Parte Vieja, constituía el recinto amurallado. Era prácticamente un cuadrilátero con siete puertas y cuatro frentes.

La ausencia de restos medievales o de otros siglos anteriores al siglo XIX, es debida a la serie de incendios que sufrió la ciudad: 1266, 1278, 1338, 1361, 1397, 1433, 1489, 1512, 1524, 1630 y 1813.

Tras el último incendio se inició la reconstrucción de la ciudad siendo el resultado de la misma la actual Parte Vieja. El aumento de la población, las nuevas funciones comerciales, industriales, culturales, turísticas, administrativas, políticas, con la capitalidad definitiva de Guipúzcoa en 1854, aconsejan el derribo de las murallas que se inicia el 4 de mayo de 1863, empezando la época de los Ensanches, desde 1864.

El más conocido de ellos es el que lleva el nombre del principal de sus autores, Antonio de Cortázar. Fue muy mejorado con el trazado del Boulevard, Parque de Alderdi-Eder, Plaza de Guipúzcoa, Plaza del Buen Pastor y encauzamiento del río Urumea.

De 1891 a 1894 se lleva a cabo el Ensanche de San Martín. De 1882 a 1885 se realizó el llamado Ensanche Oriental, en la parte comprendida entre la desembocadura del río y la Parte Vieja. A partir de 1911 se inician los trabajos del llamado Ensanche de Gros o de la Zurriola, en los arenales que se extendían desde el río Urumea hasta las proximidades del monte Ulia. El Ensanche del Antiguo se inició en 1920. De 1906 a 1914 se construyen muros de contención en el río Urumea, seguidos de trabajos de saneamiento y encauzamiento del río en el sector de Amara, desde 1924 a 1926, en el que ya se habían realizado algunos trabajos de construcción desde 1895. Así comienza la construcción del Ensanche de Amara, que pronto se convierte en el Barrio más populoso de la ciudad. En 1902 se aprueban mejoras urbanísticas en el sector de Ulia-Ategorrieta, y en 1913 en el barrio de Loyola.

La preocupación por las cuestiones urbanas y la planificación de la ciudad se refleja en los Planes Generales de Ordenación Urbana de los años 1950 y 1962, que desgraciadamente han sido aplicados sólo en una mínima parte, quedando en la actualidad bastante desfasados y estando ya en marcha un nuevo Plan General de Ordenación Urbana, que deberá tener en cuenta no sólo la realidad actual de la ciudad, sino también la de los núcleos que forman parte de su área periférica, en la que se ha dado un fenómeno de conurbación y de elevadas densidades humanas.

Considerando la realidad de San Sebastián y de su actual periférica, podemos establecer el siguiente modelo urbano: 1) Ciudad Central; 2) Área Periférica.

1) *Ciudad Central*, comprende el C.B.D. y el Área Complementaria.

En el C.B.D. se ha desarrollado en los últimos años un intenso proceso de reconversión morfológica y funcional, especialmente en las proximidades de su eje central que es la Avenida de la Libertad y calles perpendiculares. Progresivamente han ido desapareciendo los edificios destinados a viviendas, siendo sustituidos por otros dedicados a oficinas y entidades bancarias. Podemos considerar perteneciente al C.B.D., el sector del Ensanche que se extiende desde el Boulevard hasta la Plaza del Buen Pastor, quedando limitado, en sus laterales, por el río y la bahía de la Concha. Los edificios de viviendas están ocupados por clases medias y altas.

Por otra parte, determinados establecimientos comerciales de esta zona de la ciudad han cedido su lugar a otros de servicios más especializados y de más alta cualificación. También han aparecido establecimientos de esparcimiento, de acuerdo con las tendencias modernas, en este sentido, en los centros urbanos. La mayor densidad de población durante el día y su disminución por la noche, es otra de sus características.

En el Área Complementaria del C.B.D. podemos incluir la Parte Vieja y los barrios de Amara Viejo, Amara Nuevo, Gros, Antiguo y el sector de Ayete-Miraconcha.

A excepción de la Parte Vieja, y en menor medida en el barrio de Amara Viejo, también se registran en estos sectores procesos de reconversión morfológica y funcional, con distintas variantes.

El barrio de Gros se ha convertido en un conjunto ingente de viviendas, de morfología sumamente desigual, sin apenas espacios libres ni áreas de expansión ciudadana. Hay numerosos establecimientos comerciales y talleres de todo tipo. La mayoría de sus habitantes pertenecen a las clases medias y medias-bajas.

El barrio de Eguia y el de Sagués, próximos al de Gros, son áreas intermedias, fundamentalmente de viviendas de baja calidad, mínimas dotaciones de servicios y ocupados por poblaciones obreras. En la misma situación, y a continuación del barrio de Eguia, se encuentra el de Loyola.

En el barrio de Amara Nuevo hay una alta densidad edificatoria y poblacional, con un primer sector que se extiende desde el barrio de Amara Viejo hasta el Gobierno Civil, con clases medias, y un segundo sector desde el Gobierno Civil hasta Anceta, dividido en dos subsectores por la variante de entrada a la ciudad y la Avda. de Madrid, en el que aparecen gran variedad de comercios, talleres y una población heterogénea de clases medias y medias bajas.

El sector de Ayete-Miraconcha, es un área de enlace entre el C.B.D. y el barrio del Antiguo, teniendo fundamentalmente un uso residencial, con espacios verdes intercalados, de servicios educativos estando ocupado fundamentalmente por clases medias y altas.

El barrio del Antiguo, si bien está estrechamente relacionado con el C.B.D., tiene desde siempre un carácter independiente. En él hay un sector de villas, en Ondarreta, como resto del intento de crear una ciudad-jardín. El resto del barrio presenta una mezcla de viviendas de lujo y otras de modesta condición, con los correspondientes servicios comerciales, y a las que responden las clases sociales que las ocupan.

Próximo a este barrio se encuentra el monte Igueldo, en el que encontramos una mezcla de urbanizaciones de lujo, caseríos y el pequeño y popular barrio de Igueldo, siendo un área atrayente por sus posibilidades naturales, por lo que deberá evitarse la saturación.

El eje Ulia-Ategorrieta, formado por villas, conjuntos residenciales y centros educativos y sanitarios, inicia lo que llamaremos el corredor submetropolitano del área periférica de la ciudad. En el otro extremo de la ciudad, los conjuntos residenciales, educativos y de pequeña industria, de Ibaeta, Lorea, Igara y Añorga, desempeñan el mismo papel de enlace con uno de los corredores suburbanos. El otro corredor suburbano se iniciará a partir de Loyola, con Martutene, Sarrueta y Astigarraga.

2) *El Area Periférica*, formada por el corredor submetropolitano y dos corredores suburbanos. Son consecuencia del crecimiento de la ciudad, tanto en población como en funciones, especialmente la industrial. Les corresponde, por lo tanto, una morfología variada, alternancia de viviendas, industrias, áreas comerciales y sectores rurales, con caseríos de géneros de vida mixtos.

En los tres corredores encontramos barrios de San' Sebastián y municipios que, si bien son independientes, están plenamente integrados en el área urbana donostiarra.

El corredor submetropolitano se inicia en el eje Uliá-Ategorrieta comprendiendo barrios de San Sebastián como Inchaurreondo, Roteta, Alza, Herrera y las localidades de Pasajes, Lezo, Rentería y Oyarzun. En este último predomina el carácter rural y el poblamiento disperso en pequeñas agrupaciones y caseríos.

El primer corredor suburbano se inicia en Loyola y continúa por Txominenea, Martutene, Sarrueta, Astigarraga y los municipios de Hernani y Urnieta.

En el segundo corredor suburbano, a cuyo comienzo ya nos hemos referido anteriormente, pertenecen los barrios ya señalados, el de Lasarte, que aspira a convertirse en municipio independiente, Zubieta y el municipio de Usúrbil.

Con todo esto, queda San Sebastián presidiendo un vasto conjunto urbano de variadas funciones y alta densidad ocupacional, muy lejos del primitivo y pequeño centro del tómbolo a los pies del Monte Urgull.

VITORIA

Se encuentra en el centro de La Llanada Alavesa, siendo su emplazamiento primitivo una colina, en cuyas proximidades está el río Zadorra.

Esta posición y emplazamiento la convirtieron en punto radial de comunicaciones, lugar de comercio, defensa y descanso de viajeros y peregrinos. Su fundación, en 1181, es debida a Sancho el Sabio que le otorga el Fuero de Logroño con algunas modificaciones.

La primitiva ciudad presentaba un recinto amurallado, de forma irregular, al que se ajustaba el trazado de las calles, con una curvatura de las mismas en torno al eje principal.

Había tres calles principales: Santa María, Zacarías Martínez y la de las Escuelas. Las iglesias de San Vicente y San Miguel formaban parte de la muralla.

En 1202 la población sufre un incendio y Alfonso VIII ordenó el Primer Ensanche, hacia el Oeste, surgiendo las calles de la Correría, Zapatería y Herre-ría. Se cerca el nuevo conjunto. Se funda la iglesia de San Pedro.

En 1256, Alfonso X, ordena el Segundo Ensanche, surgiendo las calles de la Cuchillería, Pintorería y Judería, denominándose esta última, tras la expulsión de los judíos, calle Nueva.

Después del convenio firmado entre Alfonso X y la Cofradía de Arriaga, en 1258, se incorporan a Vitoria las llamadas «aldeas viejas». Más tarde se producirán nuevas incorporaciones y anexiones que darán lugar a numerosas disputas.

Las luchas de bandos, del siglo XIV, afectaron a la ciudad contribuyendo a su despoblación, hasta el año 1476. Durante los siglos XVI y XVII hay una época de prosperidad para Vitoria, basada en el comercio de la lana, el hierro y el vino.

A partir del siglo XVIII se derriban las murallas y se construyen la Plaza Nueva, los Arquillos y el Ensanche. Tras el descubrimiento en 1780 de unos manantiales en la Plaza Vieja, se inician una serie de obras importantes de construcción y ampliación del casco urbano, que afectan a edificios, calles, plazas, jardines y monumentos, en distintos puntos de la ciudad.

En el primer cuarto del siglo XIX se trazan las calles de San Francisco y Postas. En 1830 el ensanche de la Senda del Prado. En 1856 llega el ferrocarril, lo que da lugar a un nuevo impulso urbanístico surgiendo la Vitoria decimonónica, cuyo eje principal será la calle Dato que unirá la Plaza Nueva con la estación. Este nuevo ensanche tiene un plano en damero, en el que las casas aparecen con miradores y galerías acristaladas. Luego hay otro conjunto con plano en diagonal hacia el Oeste, y una serie de unidades residenciales en torno a la primitiva colina.

En la década de los cincuenta, aparecen una serie de urbanizaciones y polígonos industriales que han ampliado la ciudad, absorbió áreas y espacios libres, y pueblos cercanos a Vitoria. (Ollora, 1976).

Podemos hablar de una *Ciudad Central* que comprenderá el conjunto de viviendas, oficinas y establecimientos comerciales que se extienden desde la Plaza Nueva hasta la estación, partiendo del eje principal de la calle Dato. En este sector y en otros próximos, encontramos conjuntos residenciales de clases altas y medias.

En el área residencial de Lacua aparece un subcentro comercial y funcional de importancia creciente. En la periferia hay polígonos residenciales, de muy reciente construcción, que albergan a gran parte de la población trabajadora. Al otro lado del ferrocarril, y junto a la ciudad-jardín de los años treinta, hay un área de servicios e instalaciones industriales.

Desde 1957, surgirán una serie de polígonos industriales: Gamarra, Arriaga, Betoño, Larregan, Ali-Gobeo, Olarizu y Júndiz, que cambiarán completamente la fisonomía de la ciudad, que pasa de ser un centro comercial a convertirse en una importante ciudad industrial y de servicios, concentrando al 75% de la población alavesa.

PAMPLONA

La vieja Iruña, a comienzos del siglo XIII, estaba dividida en cuatro partes: la Navarrería, la «población» de San Nicolás, y los «burgos», de San Saturnino y San Miguel.

Hasta los años cincuenta, la capital navarra presentaba un aspecto tradicional, con una serie de funciones comerciales, administrativas y de servicios generales. En aquella época, la ciudad estaba formada por el Casco Viejo y el Ensanche, que se localizaban sobre una de las terrazas del Arga, poniéndose de manifiesto la primitiva función, militar y defensiva, de la ciudad medieval. Recordemos en este sentido el castillo construido en época de Carlos V y la Ciudadela del reinado de

Felipe II. Fuera de las murallas quedaban una serie de barrios, entre los que destaca la Rochapea.

En el Casco Viejo se distinguen tres barrios: la Navarrería, San Cernín y San Nicolás. San Cernín tiene un plano poligonal, destacando en el mismo la calle Mayor. San Nicolás presenta un plano regular de planta rectangular. En la Navarrería encontramos un plano mixto, de estructura radial en la parte alta y de plano regular en el resto. Las murallas que rodeaban a los tres barrios fueron derribadas en el siglo XV. En los espacios intermedios se encontraban: el mercado, el Ayuntamiento y una serie de edificios singulares. La plaza del Castillo ocupa el lugar de un Castillo medieval.

En 1888 se inicia el Primer Ensanche al Oeste del Casco Viejo. En 1920 comienza el trazado del Segundo Ensanche, que presenta un plano ortogonal, con la calle de Carlos III como eje principal. La segunda fase del Ensanche es posterior a la guerra civil.

Rodeando el Casco Viejo y los Ensanches hay un área mixta, urbana y rural, discontinua y desordenada, con barrios como la Rochapea, la Chantrea, Lena, Magdalena, San Juan, Iturrama, Abejeras y la Milagrosa.

La expansión urbana que se inicia en la década de los cincuenta tiene un proceso de desarrollo desordenado. A partir de 1970 se producen renovaciones morfológicas y ocupacionales en el Primer y Segundo Ensanche, con una elevación notable de las densidades.

Una serie de recientes edificaciones y polígonos industriales completan el Tercer Ensanche de la ciudad, con una ocupación discontinua, desordenada y anárquica, en la que las obras de infraestructura y servicios son claramente deficientes.

En el Casco Viejo destaca la actividad comercial y de servicios con una población envejecida. En los Ensanches, clases sociales medias y altas, destacando claramente la actividad de los servicios. En las áreas periféricas, población joven e inmigrante, que se emplea en su mayoría en las instalaciones industriales de esta periferia.

En los que podemos llamar *Ciudad Central* tenemos el Casco Viejo y los dos primeros Ensanches. El Casco Viejo tiene una gran diversificación funcional, con un carácter tradicional. La primera zona de Ensanche está especializada en servicios financieros, personales y grandes almacenes. El principal sector urbano se localiza en la Plaza del Castillo y el Paseo Sarasate, en contacto con el segundo y primer Ensanche, respectivamente. En el Segundo Ensanche destaca la calle de Carlos III. Hacia el Oeste, y debido a las estaciones terminales de autobuses y transportes urbanos, aparecen servicios terciarios y hay síntomas de reconversión morfológica.

Las instalaciones industriales se encuentran muy dispersas por toda la ciudad, destacando el sector septentrional en la margen derecha del río Arga. Hay también dos ejes industriales a lo largo de las vías de acceso a la ciudad por su parte Sur.

El profesor A. Precedo, en su trabajo *La red urbana de Navarra* (1976), establece el siguiente modelo urbano para Pamplona : Ciudad Central, Periferia Meridional y Periferia Septentrional.

La *Ciudad Central* está formada por el Centro, el Area de Transición Pasiva y el Area Complementaria Activa. El Centro comprende parte del Primer Ensanche y del Casco Viejo. El Area de Transición Pasiva comprende la otra parte del Casco Viejo. El Area Complementaria Activa corresponde a la Segunda fase del Ensanche.

En el Centro hay una población envejecida, siendo dominantes las clases altas y predominando las funciones terciarias. En el Area de Transición Pasiva encontramos clases medias y bajas, en un conjunto urbano deteriorado y con funciones especializadas. En el Area Complementaria Activa destaca el carácter residencial, con clases medias y altas, e importantes funciones comerciales y pequeñas industrias especializadas.

La *Periferia Meridional* presenta un área complementaria pasiva, sectores residenciales de clases medias y altas, un subcentro especializado en servicios universitarios y hospitalarios de proyección regional, y una serie de núcleos suburbanos.

En el área complementaria pasiva encontramos los barrios de la Milagrosa y Santa M.^a la Real; con clases medias y bajas y actividad comercial e industrial. En los núcleos suburbanos tenemos a Echavacoiz, Cordovilla, etc., que presentan distintas funciones y equipamientos urbanísticos deficientes.

La *Periferia Septentrional* tiene una franja rural-urbana, siguiendo el curso del río Arga, una serie de barrios obreros y sectores industriales. En todos ellos hay una mezcla de residencias, industrias y servicios, en general de baja calidad.

El crecimiento de Pamplona ha dado lugar a lo que M. Ferrer y A. Precedo, en varios de sus trabajos, denominan Area Metropolitana de Pamplona. En la misma quedan integrados los núcleos de: Villava, Huarte, Burlada, Barañain, Beriain, Berriozar-Ansoain, Arre-Oricain, Noain, Aranguren, Olza, Galar, Elorz y Egues. Con ello se refleja el continuo crecimiento demográfico, industrial, y la diversificación funcional de Pamplona, que encabezando la red urbana navarra se ha convertido en un importante centro regional.

BAYONA

Se sabe de la existencia de Bayona desde comienzos del siglo V, en el que aparece con el nombre de Lapurdum. La Bayona romana se extendió por la colina en la que hoy se encuentra la catedral.

En el siglo IX, los vikingos ocupan la fortaleza, siendo expulsados un siglo después por el duque de Vasconia, Guillermo Sancho, convirtiéndose la plaza en capital del vizcondado de Laburdi.

En el año 1030 es sede episcopal. Desde 1152 hasta 1451 es posesión de

los reyes ingleses, obteniendo en 1215 una carta magna con la que consigue una gran prosperidad económica.

Al final de la Alta Edad Media toma el nombre de Bayona. Su incorporación a la Corona de Francia con Carlos VII, supuso para Bayona una etapa de decadencia.

La primera expansión de la ciudad se inicia hacia el Norte, hasta las orillas del río Nive, surgiendo el barrio de la Gran Bayona. Más tarde, entre las orillas del Nive y el Adour, se construye la Pequeña Bayona. Posteriormente, en la orilla derecha del Adour se levanta el barrio de St. Esprit. Otros sectores de la ciudad son: el Nuevo Bayona, Lachepaillet, St. Leon, Marracq, etc.

Desde el siglo XII hasta el XIV, el comercio fluvial y marítimo son las causas principales del crecimiento de Bayona. Hay frecuentes enfrentamientos entre ella y los núcleos próximos de Laburdi.

Una de las mayores dificultades que tuvo la ciudad fueron los cambios en la desembocadura del Adour. En 1578, los trabajos de Lonis de Foix llevaron la desembocadura a Boucau, junto a Bayona, lo que aseguró la expansión de ésta.

Las circunstancias políticas y religiosas hicieron decaer su función comercial y crecer la militar. Vauban construye la ciudadela y los trabajos de fortificación duran hasta mediados del siglo XIX.

En 1726 se funda la Cámara de Comercio. En 1794 llega a ser puerto franco. La llegada del ferrocarril y la instalación de las Forjas del Adour, señalan el inicio de una etapa industrial que llegará hasta nuestros días.

En el Gran Bayona y Pequeño Bayona podemos localizar lo que denominamos la *Ciudad Central*, al encontrarse aquí la actividad comercial, de servicios públicos y profesionales, no sólo para la propia ciudad sino también para el área próxima. Este sector se prolonga hacia Allées Marines.

El barrio de St. Esprit evoluciona de forma independiente pero conectada con la Ciudad Central. En él se distinguen varios sectores por la morfología de sus edificios, los comercios, el carácter residencial, los almacenes y la actividad industrial. Hay actividad portuaria a lo largo de la orilla del Adour.

El conjunto del Nuevo Bayona y Lachepaillet es un área residencial, con villas y inmuebles, de estrato social medio y alto y con actividad comercial, pequeños talleres, clínicas y servicios públicos.

En Allées Marines tenemos actividad portuaria con talleres, almacenes, agencias, oficinas, algunas viviendas y la Subprefectura.

Los barrios de St. Leon y Marracq son el resultado de la expansión de Bayona hacia el Sur, siguiendo el río Mive. Predominan las clases medias, con una mezcla de viviendas, empresas, centros escolares, conventos, hospital, etc.

Los barrios de Beyris y Mousserolles tienen una función claramente residencial viviendo en ellos obreros medios y bajos. Otros barrios residenciales son St. Bernard, St. Frédéric y St. Etienne, que es el conjunto residencial más reciente, con equipamientos colectivos y modernas concepciones arquitectónicas y urba-

nísticas, que sirven a un conjunto heterogéneo de personas de clases medias y bajas. (P. LABORDE, 1975).

Los ríos Adour y Nive, las murallas, las áreas verdes y las plazas, han determinado una estructura urbana discontinua en cuanto a funciones, morfología y tipología.

En el conjunto del Gran Bayona y Pequeño Bayona, la mitad septentrional es el área comercial y de negocios, mientras que la mitad meridional presenta un carácter más residencial.

Hay que tener en cuenta también, que el crecimiento de Bayona ha dado lugar a procesos de suburbanización que han afectado a Saint-Pierre-d'Irube, Mouguerre, Boucau, Tarnos y Anglet.

Bayona forma junto con Biarritz y Anglet, el Distrito urbano llamado B.A.B., al tiempo que encabeza la aglomeración urbana del Laburdi litoral, que en forma de conurbación enlaza con el litoral guipuzcoano. En ocasiones anteriores ya hemos comentado la fuerte concentración de población de esta aglomeración litoral.

SAN JUAN PIE DE PUERTO Y MAULEON

Si las incluimos en este capítulo no es porque sean importantes núcleos de la red urbana, sino por su carácter de capitales de Benabarra y Zuberoa respectivamente. Recordamos aquí que la capital histórica de Laburdi es *Ustaritz*, centro agrícola y comercial que cada día se relaciona más con Bayona y su aglomeración.

San Juan Pie de Puerto (1.720 hab.) es una pequeña localidad con actividad agrícola y ganadera, en la que inciden como elementos diferenciadores las carreteras que se dirigen a: Mauleón, Cambó y Bayona, Baigorry, y hacia Valcarlos y Pamplona.

Todas ellas coinciden en la plaza del Mercado, próxima a la cual se encuentra la plaza de Floquet. Quedando dividida la población en tres conjuntos: al Norte, al Sur y al Oeste de la plaza del Mercado.

La villa fue fortificada en el siglo VIII, debiéndose la ciudadela a Vauban. Es una ciudad de calles cuidadas y viejas mansiones que miran al río Nive, que la cruza.

Mauleón (4.239 hab.), capital de Zuberoa que tiene en la actualidad una pequeña actividad industrial, presenta un plano regular que queda dividido en cuatro sectores por las vías de comunicación de entrada y salida a la villa: a Sauvaterre, Oloron y Mavarrenx, San Juan Pie de Puerto y hacia Tardets-Sorholus.

La villa es atravesada por el Gave de Mauleón, también llamado Saison y Uhaitzandia, y creció amurallada en torno a un castillo construido a principios del siglo XI.

El núcleo de Licharre es anterior al castillo y se fusionó en 1841 con Mauleón, denominándose la nueva comuna Mauleón-Licharre. Su industria de calzados ejerce atracción sobre los pueblos vecinos.