

LIBROS

RECENSIONES

*El despegue urbano de Bilbao**

Una capital de provincia que entre 1860 y 1920 sextuplica su censo, acrecienta cinco veces su extensión y ve constituirse (desde 1886 a 1914) casi dos mil sociedades inversoras, con capital conjunto de más de un billón y tres cuartos de pesetas; esa ciudad, Bilbao, tornada de pequeño centro tradicional en polo fabril y financiero muy destacado dentro de la transformación general al país, viene en apoyo de una magnífica Tesis Doctoral acerca del despegue urbano.

García Merino, en su contrastado saber de las ciudades españolas, confirma que el proceso de modernización no se efectuó proporcionadamente, de forma sincrónica ni en virtud de mecanismos análogos, pese al denominador común de la Restauración. Para esclarecer ese particular se revela pertinente la noción de despegue, sobremanera al aplicarla a la capital vizcaína, por la singularidad con que acusa el impulso capitalista.

En efecto, la inferioridad relativa de Bilbao entre otras ciudades, por cuanto incumbe a su situación de partida, confiere si cabe una mayor espectacularidad a la irrupción del industrialismo; el ritmo al que se suceden los cambios, y la proporción de estos, no resultan sin embargo menos sorprendentes que el dibujo de una estructura urbana tan compleja como nítida.

Un estudio aislado, y este tampoco lo es exactamente, no bastaría para consolidar el cuerpo teórico asumido por el autor, quien en ningún momento pretende tal cosa. Pero es obvio que la modalidad de *take-off* observada en Bilbao (una de las posibles) se acomoda al modelo propuesto, y afirma las hipótesis del mismo; dicho de otro modo, la capital vasca nos cerciora de lo inevitable y decisivo del despegue, como clave de discontinuidad con el pasado, que abre el horizonte de la modernidad.

Como muestra de sutileza, en lo que al referencial teórico concierne, señálese la omisión consciente de Rostow, agradable sorpresa para el lector. A quien se haya percatado de que las cinco etapas adoptadas por García Merino (para ilustrar la for-

mación de la ciudad industrial) coinciden en número con los estadios rostowianos, tampoco le habrán pasado inadvertidas las sensibles diferencias de matiz que desprende el enunciado de aquellas fases. Más aún, el paralelismo que acaso pueda percibirse a la hora de definir las condiciones previas al despegue, y en algunos rasgos de este (brevedad, generación de un crecimiento automático, protagonismo de la burguesía), se pierde desde luego en los aspectos esenciales.

A nuestro modo de ver, García Merino colisiona definitivamente con Rostow al insistir en la imposibilidad de que las etapas de crecimiento constituyan un proceso mecánico y lineal, al que parece estar indefectiblemente abocado casi cualquier país (y sus ciudades), se diría que incluso sin demasiada dependencia de sus condiciones específicas, impuestas en la División Internacional del Trabajo.

Aplicado sin reservas a sociedades como la española del Diecinueve, el núcleo más convencional de la teoría rostowiana cobraría tintes de cuento de hadas. Aplicado al actual crecimiento urbano de los países pobres, resulta ya una superchería. Máxime repasando la biografía de su creador, protagonista que fue en la política económica internacional de un país al que tanta responsabilidad debe exigirse en el lacerante problema del subdesarrollo.

Entonces resulta perfectamente lógico que García Merino estime el concepto de despegue formulado por Milton Santos (1971), quien incorpora las pinceladas precisas para operar con países en vías de desarrollo: perdurabilidad del pasado, transformaciones incompletas o simplicidad de la estructura urbana, entre otras.

Desde esa fuente principal de inspiración, ponderada mediante una meritoria relectura personal, la hipótesis verificada en Bilbao se adentra en busca del tiempo preliminar al *take-off*. El autor desgrena su rigurosa dialéctica con la minuciosa presentación de la ciudad histórica, explorando igual los procesos que presidieron su génesis como el orden interno del casco preindustrial, hasta los mediados del siglo XIX.

Entre 1850 y 1875, intervalo crucial donde se

* GARCÍA MERINO, L. V.: *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*. I.V.A.P., 1987, 844 pp.

asientan las coordenadas de partida, vemos concurrir unos primeros cambios sustantivos en el Bilbao tradicional (18.000 h. en 1860). A saber, el reforzamiento de su dedicación mercantil reportó numérico como para alentar experiencias financieras e industriales; pero la inercia de las estructuras heredadas no permite aún un excesivo distanciamiento del Antiguo Régimen, al menos en términos de organización urbana, cada vez más contradictoria con las nacientes necesidades.

A partir de ahí sobrevendría el despegue propiamente dicho, fase breve (1870-1914) que requiere un impulso dinamizador de la base productiva, hasta generar niveles de crecimiento sostenidos y sin posibilidad de retroceso. Al calor del ciclo expansivo alfonsino, y aprovechando las mediocres condiciones naturales, la burguesía da al puerto de Bilbao una situación geográfica artificialmente privilegiada, y emplea los capitales procedentes de la exportación de mineral de hierro para propulsar un complejo sistema de relaciones económicas.

Primeramente se financian inversiones en un ramo básico (la siderurgia), para acometer luego la diversificación productiva bajo cobertura de un potente sector financiero. De modo que Bilbao se constituye entre los principales puertos del país, eclipsando a Santander o Cádiz; sus relaciones regionales cambian de escala al adquirir proyección internacional, y el potencial económico acumulado suministra fuerza motriz para una progresión continuada.

En ese proceso estructural define sus perfiles la ciudad del capitalismo industrial, venciendo en distinto grado la resistencia que opone el legado histórico. En la base del salto numérico y cualitativo tenemos la pluralización funcional, que desencadena un flujo inmigratorio capaz de hipertrofiar el tamaño urbano (200.153 h. en el Gran Bilbao, en 1910) y trastocar los contenidos demográficos, según el papel que corresponda a cada segmento poblacional en el reparto del trabajo; así las cosas, el antinomio burguesía-proletariado resume un tejido social donde las mentalidades de clase representan algo esencial.

Reflejo de lo anterior, el espacio urbano se horizontaliza hasta donde lo permiten la ría, el relieve y las modernas infraestructuras de transporte y comunicación, cobrando forma la complicada malla de relaciones y usos (económicos o sociales) propios de una ciudad evolucionada; y por tanto provista de una rotunda diferenciación interna. El casco antiguo, sujeto a reformas de alcance, se ve no obstante desposeído de su significado histórico y pierde interés a ojos del capital, ya que el floreciente mercado inmobiliario está sentando las bases de la nueva Bilbao.

En ella, el Ensanche introduce a la vez el planeamiento en gran escala (al menos formalmente) y la definitiva apropiación de la ciudad por parte de la burguesía; el bienestar de aquel grupo contagia la flamante imagen del paisaje urbano, realizado por los símbolos de la autoridad que da el dinero. Pero ese Bilbao sólo se justifica en la medida en que también existe el espacio suburbial de la ría, estigmatizado

por los usos fabriles y la reproducción empobrecida de la fuerza de trabajo.

Decantados así los fundamentos de la ciudad actual, la evolución posterior discurriría a tenor de las pautas fijadas en el despegue. Y aunque la Tesis que nos entretiene se circunscribe a ese impulso inicial, su autor pone cuidado en presentar, sucintamente, el curso seguido por los principales elementos del proceso de construcción económica hasta el presente. Por lo demás, si Bilbao continúa mostrándose como experiencia ejemplar, García Merino no abandona el parecer de que las transformaciones sucesivas al despegue (fases de impulso-diversificación, madurez y congestión, en teoría), pueden darse según los casos de forma totalmente anómala respecto al modelo, o simplemente no producirse.

Aún restan por mencionar otros atributos sustanciales del libro. Independientemente de lo aprendido sobre la tal ciudad, saldando una deuda antigua, la obra redescubre cualidades personales propias de una actitud netamente geográfica, en el sentido profundo de la expresión. Así debe valorarse la diversificada inquietud del autor, a quien no son ajenos otros campos de conocimiento; eso trae provecho en la construcción intelectual del paisaje, a partir de la experiencia, entretejiendo el discurrir de la lógica con los dictados de la conciencia. Más aún: al reafirmar la dimensión histórica del saber, y equilibrar sabiamente el planteamiento general con la diferenciación regional, García Merino está ratificando una forma de concebir la ciencia geográfica.—SERGIO TOMÉ.

*La historia demográfica europea**

Massimo Livi-Bacci, profesor de Demografía de la Universidad de Florencia, es ya un clásico de los estudios de Demografía en Europa. El trabajo que aquí nos presenta es, según él mismo declara en la introducción, resultado de sendos cursos de doctorado impartidos en las Universidades de Berkeley (1985) y Florencia (1986) y de algunos seminarios, entre los que destaca el celebrado en Madrid, en 1987, en la Fundación Ortega y Gasset.

El objetivo de este estudio es el de profundizar en las interdependencias existentes entre crecimiento o decrecimiento demográfico y alimentación. En el ciclo demográfico primitivo, caracterizado por periodos de crecimiento, estancamiento o recesión, las vicisitudes demográficas dependían estrechamente del comportamiento de la nupcialidad y el de la mortalidad, y ésta a su vez, según la ortodoxia malthusiana, se encuentra relacionada con la abundancia o escasez de recursos alimentarios. Se propone Livi-Bacci, pues, someter a verificación la llamada hipótesis alimentaria a la luz de las investigaciones que hasta la fecha se han acumulado a este respecto.

La obra presenta un plan sistemático y lógicamente trazado por su autor. En el capítulo II («Energía, alimentación y supervivencia»), de con-

* LIVI-BACCI, M.: *Ensayo sobre la historia demográfica europea. Población y alimentación en Europa*. Ariel, Barcelona, 1988, 196 pp.