

Vitoria afronta los cambios en su fisonomía con el sosiego que siempre ha caracterizado su existencia. La línea del camino de hierro que une Madrid con la frontera francesa lleva su trazado por el sur de la ciudad preindustrial. A partir de ese momento, el arranque de la segunda mitad del siglo pasado, el ámbito comprendido entre el añadido dieciochesco y la estación protagoniza un crecimiento urbano de predominante contenido burgués y terciario, presidido por la Calle de la Estación, hoy calle de Eduardo Dato. Antaño vereda rural, pasa a convertirse en la arteria elegante, flanqueada por bellos edificios, cuyos bajos albergan lujosos comercios y confortables cafeterías, que principiando en la Plaza de España desemboca en la plaza que se abre ante el edificio ferroviario.

La inmediata posguerra aporta un intento de Ensanche de mano de Miguel y Julián Apraiz, quienes elaboran un anteproyecto, fechado en 1944, y el proyecto en 1947. Se trataba de una propuesta ambiciosa, sobre todo en lo concerniente al desarrollo territorial de la villa, cuando no se pensaba ni de lejos en la fuerte expansión que conocería desde los albores de los años sesenta, inducida por unos factores de similar naturaleza a los que actuaron en Pamplona. No obstante los mecanismos de extensión del plano ignoran, en términos generales lo dispuesto en los años cuarenta.

El contenido del libro no entra a analizar las transformaciones recientes, sobre las que el autor emite opiniones muy negativas en el capítulo introductorio, entre las que cabría reproducir la siguiente:

«Será difícil, para los que en futuros años se dediquen a estudiar la evolución urbana de nuestras ciudades a través de la historia, comprender y asimilar las claves del gradual y progresivo deterioro urbanístico producido en unos pocos años —a partir de 1960— en las periferias de los centros históricos y los ensanches de las capitales vascas, el cual determinó una ruptura drástica con el proyecto cultural de proyectación (s.i.c.) y construcción urbana, que durante siglos configuran la historia urbanística de Euskal-Herria».

Además mantiene que, aunque de forma más amonada, ese modelo sigue presidiendo el crecimiento actual de las ciudades. En lo concerniente a Vitoria adelanta algunas veladas críticas a la impronta que desde el punto de vista morfológico pueda ejercer la presencia en esa capital de las instituciones gubernamentales y legislativas de la comunidad autónoma del País Vasco. Es sabida la querencia por lo faraónico que caracteriza a los nuevos «virreinos» autonómicos a la hora de dilapidar el dinero público, a manos llenas, en edificaciones de dudosa utilidad y gusto estético, pos-

tergando actuaciones realmente necesarias. Frente a todos estos factores negativos, aplicables al conjunto de las ciudades españolas, Iñaki Galarraga aporta una visión orientada a generar un urbanismo respetuoso con los valores culturales y patrimoniales, y con el paisaje heredado. Resulta tan especialmente honesta y valiente esta posición como insólita, pues en los tiempos que corren parecen hallarse en franca mayoría quienes justifican, alaban, e incluso añoran la barbarie urbanística de los años del desarrollismo.— MANUEL ÁNGEL SENDÍN GARCÍA

* * *

MARTÍN LATORRE (Elena) y otros: *La memoria del territorio. Atlas histórico de Santander y su puerto*. Autoridad Portuaria de Santander, 1998, 261 págs.

En Santander, la Autoridad Portuaria (denominación de origen anglosajón que se aplica ahora a las tradicionales Juntas de Obras de nuestros puertos) viene llevando a cabo una actividad editorial que ya ha producido obras estimables, en algunas de las cuales los geógrafos de la Universidad de Cantabria han tenido parte activa.

El *Atlas histórico* que ahora nos ocupa consta de cuatro capítulos: «La Bahía. Naturaleza y espacio geográfico», «Santander, enclave marítimo preindustrial», «Industrialización, desarrollo urbano y portuario» y «Santander y su puerto a finales del siglo XX». El primero, de carácter introductorio, es obra de José Ortega Valcárcel; los tres restantes son fruto de la colaboración de diversos autores entre los que, además del propio Ortega, se cuentan varios geógrafos (Esmeralda González, Elena Martín, Ángela de Meer, Fernando Silió), junto con historiadores, ingenieros y arquitectos, cuyos trabajos se inscriben dentro de una estructura lógica, de tal modo que la diversidad de autorías no se traduce en inconexión o discordancia. Cada uno de esos tres capítulos va seguido de una selección de mapas y planos del respectivo período histórico, a los que se añaden, en su caso, imágenes aéreas fotogramétricas.

Los textos son breves pero, en general, precisos y rigurosos, suministrando en conjunto una visión sintética de la ciudad y el puerto, desde la Antigüedad hasta nuestros días, enriquecida por las ilustraciones que los

salpican. En resumen, una obra de gran interés, que va bastante más allá de lo que el título puede dar a entender.— FRANCISCO QUIRÓS LINARES

CAMPESINO FERNÁNDEZ, José (coordinador): *Comercio, turismo y cambios funcionales en las ciudades españolas Patrimonio de la Humanidad*. Cámara Oficial de Comercio e Industria de Cáceres, 1999, 284 págs.

Se recogen en este volumen los trabajos presentados a la reunión que, sobre el tema enunciado en el título, se celebró en Cáceres a comienzos de este año, bajo los auspicios de su Cámara de Comercio. Obra de geógrafos en su casi totalidad, tres de esos trabajos versan sobre Cáceres, dos sobre Córdoba y Salamanca, y el resto sobre Ávila, Cuenca, Santiago y Toledo, constituyendo, en conjunto, una aportación de notable interés para el conocimiento y valoración de los problemas que, desde las perspectivas propuestas, presentan las ciudades históricas.— F. Q. L.

CAPEL (Horacio) y LINTEAU (Paul-André), directores: *Barcelona-Montréal. Desarrollo urbano compara-*

do / Développement urbain comparé. Universitat de Barcelona, 1998, 498 págs.

Esta obra es resultado del Coloquio sobre «El desarrollo urbano de Montréal y Barcelona en la época contemporánea: estudio comparativo», celebrado en Barcelona en mayo de 1997. Se recoge un total de 29 trabajos sobre ambas ciudades agrupados en seis capítulos: «Los cambios en los sistemas productivos y la transformación de las estructuras metropolitanas», «Las infraestructuras de transporte y el desarrollo de la ciudad», «La conflictiva organización de los servicios urbanos: entre lo público y lo privado», «La gestión política y administrativa del espacio urbano», «Las políticas de vivienda y los problemas de renovación urbana» y «Població, societat i sociabilitat urbanas».

Diez de esos trabajos son de autores canadienses (historiadores y urbanistas) y el resto de autores españoles, en su casi totalidad geógrafos de las Universidades de Barcelona, Girona y Lleida, más algún urbanista. Más allá de la comparación posible entre ambas ciudades, se aborda una pluralidad de asuntos en general no muy frecuentados, pero de consideración imprescindible para el entendimiento del espacio urbano como un hecho global. En unas ocasiones se trata de investigaciones ya muy elaboradas, en otras, de aproximaciones al asunto tratado; el conjunto es muy estimable, y sugerente.— F. Q. L.