



Joan Casanelles

*Architecte et sociologie urbaine.
Enseignant à l'École
d'Architecture de Lyon*

Ciudades, territorios, paisajes

¿Por qué hemos elegido este título para nuestra intervención?

En primer lugar porque es el nombre del Departamento de Proyección Urbanística que dirijo en la Escuela de Arquitectura de Lyon; el título resume a la perfección las ideas que desarrollamos allí.

En segundo, porque por analogía podemos establecer un paralelismo con los temas del seminario «ciudades, turismo, paisaje» que proponen un concepto general de ordenación territorial.

Si observamos la situación actual del turismo y del urbanismo podremos destilar algunos principios básicos:

- Hoy en día la competencia entre ciudades es cada vez mayor. Todas se esfuerzan por lograr fama internacional en todos sus aspectos, ya sean económicos, culturales, turísticos, etc.
- Los nuevos sistemas de comunicación y la posibilidad de elegir el destino turístico simplemente a través de la visualización de una imagen en la pantalla hacen que crezca el número de viajeros.

Pourquoi ce titre d'intervention?

Tout d'abord, parce que c'est l'intitulé du département de projet urbain que je dirige à l'École d'Architecture de Lyon; ce titre résume bien les notions que nous développons.

Ensuite, parce que par analogie on peut faire un rapprochement avec les thèmes du séminaire «villes, tourisme, paysage», qui proposent un concept général de l'aménagement territorial.

Un regard porté sur l'actualité de l'urbanisme et du tourisme nous enseigne quelques principes simples:

- La concurrence entre les villes est aujourd'hui totale. Elle s'exerce surtout pour acquérir une notoriété internationale, que ce soit sur le plan économique, culturel, touristique ...
- Les nouveaux modes de communication et la possibilité de choisir sa destination en la visualisant sur écran permettent le voyage à un plus grand nombre.
- Tourisme, territoire et ville sont mis sur le même plan car le tourisme est maintenant culturel, rural, urbain, sauvage ...

De ce fait, l'évolution de notre société et des différents tourisms qu'elle propose a mis en avant une nouvelle idée de l'aménagement touristique:

- Le paysage naturel, dont la qualité a toujours été au centre du choix des destinations de loisirs, est concurrencée par le paysage urbain, le paysage territorial, virtuel ...
- L'environnement-territoire est devenu un écrin indispensable pour la valorisation et le marketing d'une destination touristique.

- Turismo, territorio y ciudad ocupan ahora un mismo plano, ya que el turismo hoy en día puede ser cultural, rural, urbano, de aventura, etc.

De hecho la evolución de nuestra sociedad y de la amplia oferta turística ha propiciado una nueva idea de equipamientos turísticos:

- El paisaje natural cuyas cualidades han sido siempre la gran atracción para convertirlo en destino turístico debe competir ahora con el paisaje urbano, el territorial, el virtual, etc.
- El binomio entorno-territorio ha llegado a ser un factor determinante para la valoración y promoción de un destino turístico.
- La oferta cultural y la oferta urbana han llegado a ser también elementos claves para los equipamientos turísticos que no pueden ofrecer sol, mar o nieve.

Aunque en un primer momento estas ideas pueden parecer evidentes, si observamos con detenimiento la historia de los equipamientos turísticos veremos que no lo son tanto.

- L'offre culturelle et l'urbanité sont également devenues des atouts pour l'aménagement touristique des destinations qui ne peuvent pas proposer ou garantir le soleil, la mer, la neige ...

Ces notions paraissent évidentes. Cependant, au regard de l'histoire de l'aménagement, elles ne le sont pas.

- Le patrimoine urbain et l'aménagement font que la qualité du territoire et le tourisme sont indissociables
- La qualité du paysage reste une constante dans le choix de la destination de loisirs.
- L'urbanité et le patrimoine urbain et culturel gagnent du terrain sur l'offre de loisirs pure et simple.

S'interroger sur l'évolution des concepts d'aménagement urbain au travers de l'histoire permet donc, en ce qui concerne le tourisme, de comprendre en quoi les notions de «villes, paysages, territoires» et «villes, tourisme, paysages» sont indissociables.

Je ne reviendrai pas sur l'évolution de l'urbanisme touristique du 19^{ème} siècle qui a vu l'émergence des villes balnéaires telles que BIARRITZ et DEAUVILLE entre autres. Cette évolution est un héritage que le 20^{ème} siècle a su exploiter et qui reste une référence. Ceci mériterait une conférence spécifique.

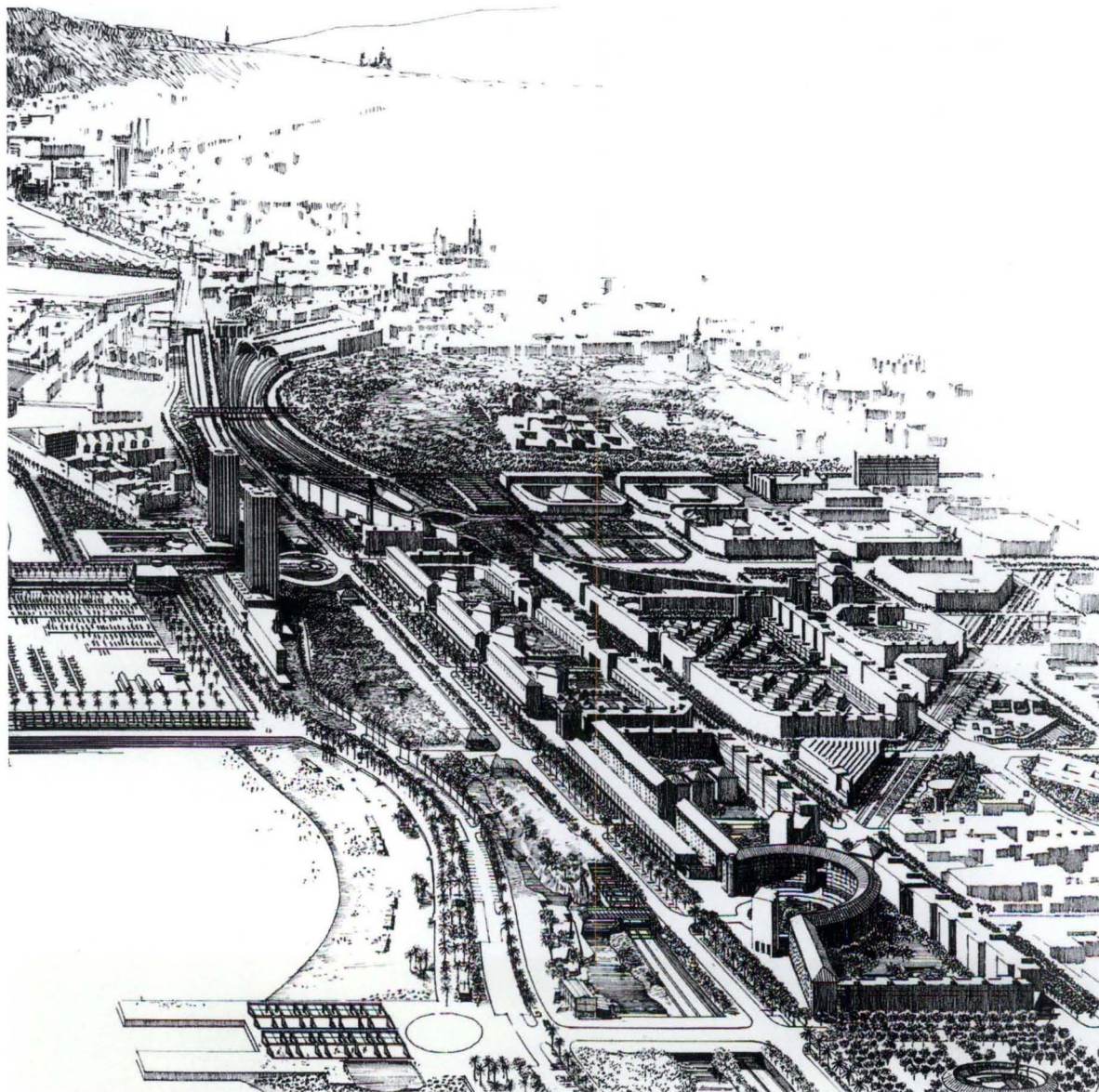
Je ne m'étendrai pas non plus sur l'aménagement touristique de la première moitié du 20^{ème} siècle qui a négligé la qualité au profit de la quantité et du profit, permettant le massacre de la Costa Brava, de la Costa Dorada, du Languedoc-Roussillon, et la disparition des notions de ville, territoire ou paysage remplacées par des amas de constructions.

Mon propos portera plus sur les aménagements qui semblent parfois n'avoir aucun rapport avec le tourisme, et qui en sont pourtant devenus des éléments essentiels: ce sont par exemple les aménagements qui concernent «le projet urbain».

Villes



Barcelona



- El patrimonio urbano y los equipamientos turísticos hacen que la calidad del territorio y el turismo sean elementos indisolubles.
- La calidad del paisaje permanece como constante en la búsqueda de destinos de ocio.
- El urbanismo y el patrimonio urbano y cultural ganan terreno a la simple oferta de ocio.

Interrogarnos sobre la evolución del concepto de equipamiento turístico a lo largo de la historia nos permite comprender porqué las ideas de «ciudades, paisajes, territorios» y de «ciudades, turismo, paisajes» son indisolubles.

No volveré a comentar la evolución del urbanismo turístico del siglo XIX que originó las ciudades-balneario tales como BIARRITZ y DEAUVILLE entre otras. Esta evolución es una herencia explotada por el siglo XX que ha quedado como referencia y que merecería una conferencia propia.

No me detendré en los equipamientos turísticos levantados durante la primera mitad del siglo XX que sacrificaban la calidad por la cantidad y el beneficio económico, permitiendo la masacre de la Costa Brava, de la Costa Dorada, del Languedoc-Roussillon y la desaparición de las ideas de ciudad, territorio y paisaje reemplazadas por la amalgama de construcciones.

Mi ponencia versará sobre los equipamientos que a veces parecen no tener ninguna relación con el turismo, pero que llegan a ser elementos esenciales: por ejemplo los equipamientos que conciernen al «proyecto urbano».

El caso de BARCELONA es un claro ejemplo de ello; nos ha enseñado que la calidad de los equipamientos es directamente proporcional a la fama internacional que adquieren. Los proyectos de BARCELONA 1988 y 1992 obtienen el mismo grado de calidad al reflejar y solventar los problemas urbanísticos de la ciudad. Sin querer resultar excesivamente parcos, podemos decir que el ejemplo de BARCELONA puede resumirse como, la invención de un nuevo paisaje urbano.

El ejemplo de la «fabricación» de nuevos espacios en BARCELONA ha llegado a ser un elemento esencial de referencia para numerosas ciudades europeas. Entre otras: LIÓN, con su política de espacios públicos, y NANTES, con su política de renovación urbana. Este movimiento todavía tendrá mucha más repercusión, ya que ciudades como LEIPZIG, HANNOVER o RÓTTERDAM todavía siguen reflexionando sobre este concepto de equipamiento urbano.

El carácter emblemático del caso de BARCELONA no ha impedido algunas derivaciones. La exportación de los con-

Le cas de BARCELONE est de ce point de vue exemplaire; il nous a appris que qualité de la qualité de l'aménagement et la notoriété internationale sont très liées. BARCELONE 1988 et 1992 ont mis la qualité urbaine au centre des préoccupations de la ville. Sans vouloir être réducteur, l'exemple de BARCELONE peut se résumer dans l'idée qu'un nouveau paysage urbain peut être inventé.

L'exemple de la «fabrication» de nouveaux espaces à BARCELONE est devenu une référence pour de nombreuses villes d'Europe. Entre autres, LYON avec sa politique d'espaces publics et NANTES avec sa politique de rénovation urbaine ont suivi le mouvement. Mouvement qui est loin d'être épuisé: LEIPZIG, HANNOVRE, ROTTERDAM s'interrogent aujourd'hui sur ce concept d'aménagement urbain.



Barcelona



Lyon



Lyon



Nantes

Le caractère emblématique du cas BARCELONE n'a pas empêché quelques dérives. L'exportation des concepts n'a pas eu que des effets bénéfiques. La concurrence entre les villes pour montrer et fabriquer de la qualité a vu naître un nouveau «style international».

L'édification de nouveaux aéroports, centres multi-modaux, gares a souvent donné lieu à une architecture stéréotypée. Qui aujourd'hui est capable de savoir, quand il arrive dans les gares et aéroports d'Europe, dans quelle ville il débarque? LEIPZIG ressemble à LYON qui n'est guère différent de PARIS ou BARCELONE; sommes-nous à l'aube d'une nouvelle ère d'architecture internationale?



¿Lyon? ¿Leipzig?

Tout de même, l'exemple de BARCELONE a permis que soit reconnue l'importance de la conception des espaces urbains; il a aussi permis aux outils de fabrication de l'espace libre de connaître un nouvel essor.

Paysages



Le paysage urbain a suivi une évolution similaire. Le jardin de ville ou le parc urbain ont subi une réforme importante. Depuis ALPHAND ou FORESTIER, et autres penseurs du 19^{ème} et du début du 20^{ème} siècle, le jardin ou parc urbain était figé dans sa composition. Les années 1980-2000 ont vu le concept de «nature dans la ville» évoluer. La naissance, à BARCELONE encore, des parcs urbains comme «L'ESCORCHADOR» ou «LA CREUTA» a donné le ton. Cet élan a été développé largement par les paysagistes français et européens.

La notion de paysage urbain est devenue centrale dans l'aménagement de la ville; les parcs, les jardins, promenades et surtout les rénovations des grands ensembles des périphéries, ont utilisé ce concept pour mettre en oeuvre leur transformation, leur valorisation.

Le paysage urbain est devenu indissociable de l'aménagement des villes en manque de nature, ce qui est en complète opposition à la conception urbaine des années 50 pour ce qui concerne l'espace libre. La notion de paysage urbain a apporté de l'épaisseur et de la complexité à la ville.

Une réserve, cependant dans ce tableau idyllique. Le paysage urbain risque les mêmes travers que le projet urbain: celui de devenir international.

Ainsi la réintroduction du tramway dans les villes, la standardisation des «bandes actives» (parcs linéaires) et des promenades tendent vers l'uniformisation de l'espace.

Les aménagements qui intègrent le tramway dans la ville à LYON, BORDEAUX, BARCELONE, entre autres, se ressemblent comme deux gouttes d'eau. Où est la simplicité d'un tramway comme celui de LEIPZIG, qui se fond dans l'aménagement de la chaussée? Est-on à la veille d'un «paysage international», complément d'une «architecture internationale»?

Il subsiste peut-être une lueur d'espoir comme semble l'indiquer l'aménagement des Berges du Rhône à LYON.

Bordeaux





Lyon



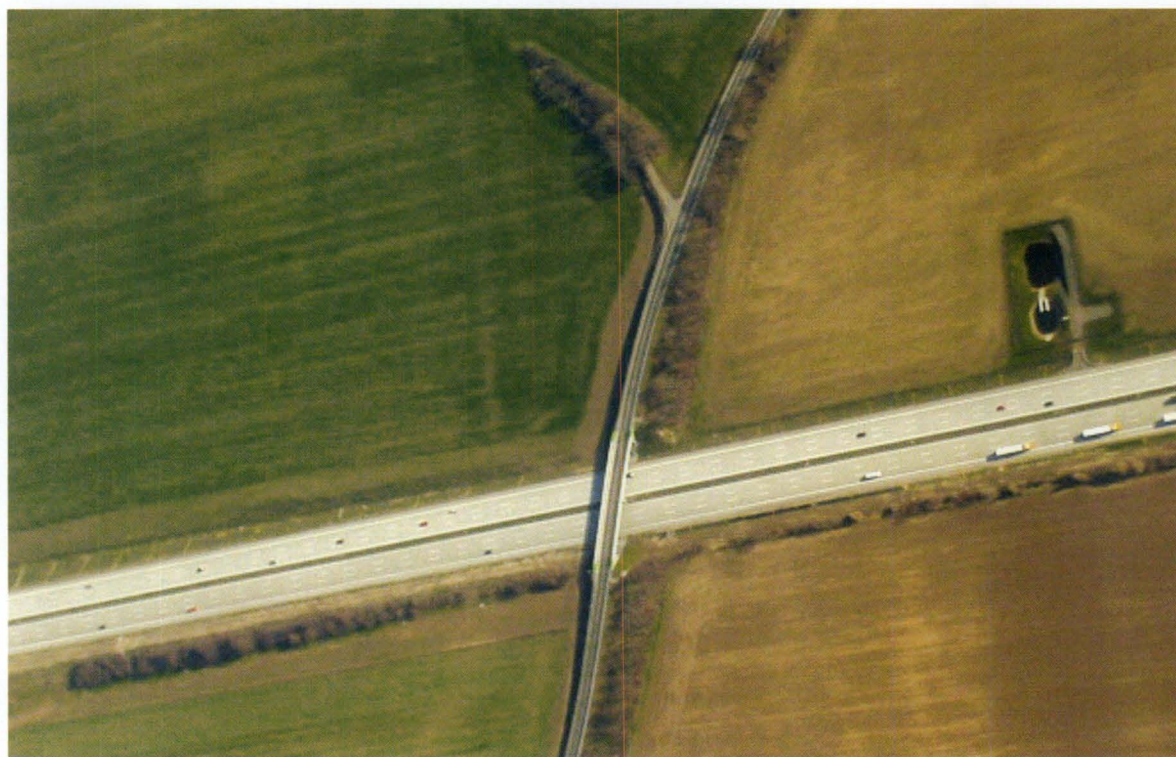
Rodano. Lyon

Faire que le paysage rentre dans la ville, que la nature se prolonge, s'imisce dans le tissu urbain: c'est le pari de ce projet. La continuité et un autre type de paysage sont les maîtres mots de ce projet.

La «ville-paysage» est peut-être en train de voir le jour; les projets de GENES ou BARCELONE suivent la même voie.

De la «ville-paysage» au «grand paysage» et au «territoire», il n'y a qu'un pas. C'est ce que nous essayons de réaliser, aussi bien dans notre travail à l'Ecole d'Architecture de Lyon qu'au sein de mon agence.

Territoires



ceptos ha sido sumamente positiva en todos los sentidos. La competencia entre las ciudades por fabricar y mostrar equipamientos de calidad ha dado lugar a un nuevo estilo, «el estilo internacional».

La construcción de nuevos aeropuertos, de centros de usos múltiples o de estaciones, a menudo da lugar a una arquitectura estereotipada ¿Hoy en día quién es capaz de discernir cuando llega a una estación o aeropuerto europeo en qué ciudad se encuentra? LEIPZIG recuerda a LIÓN que no es muy diferente de PARÍS o BARCELONA; ¿Estamos asistiendo al nacimiento de una nueva arquitectura internacional?

De hecho, el ejemplo de BARCELONA ha permitido el reconocimiento de la importancia de la concepción de los espacios urbanos y también ha propiciado un nuevo desarrollo de los instrumentos de fabricación.

El paisaje urbano ha seguido una evolución similar. El concepto de jardín de ciudad o parque urbano se ha visto modificado. El concepto de jardín o parque urbano había quedado estancado desde la época de ALPHAND, FORESTIER y demás pensadores del siglo XIX y de principios del siglo XX. Desde los 80 hasta la época actual hemos asistido a la evolución del concepto de «naturaleza en la ciudad». La pauta de esta evolución la ha vuelto a marcar una vez más BARCELO-

NA con parques urbanos como el de «L'ESCORCHADOR» o «LA CREUTA». Este punto de arranque ha sido ampliamente desarrollado por los paisajistas franceses y europeos.

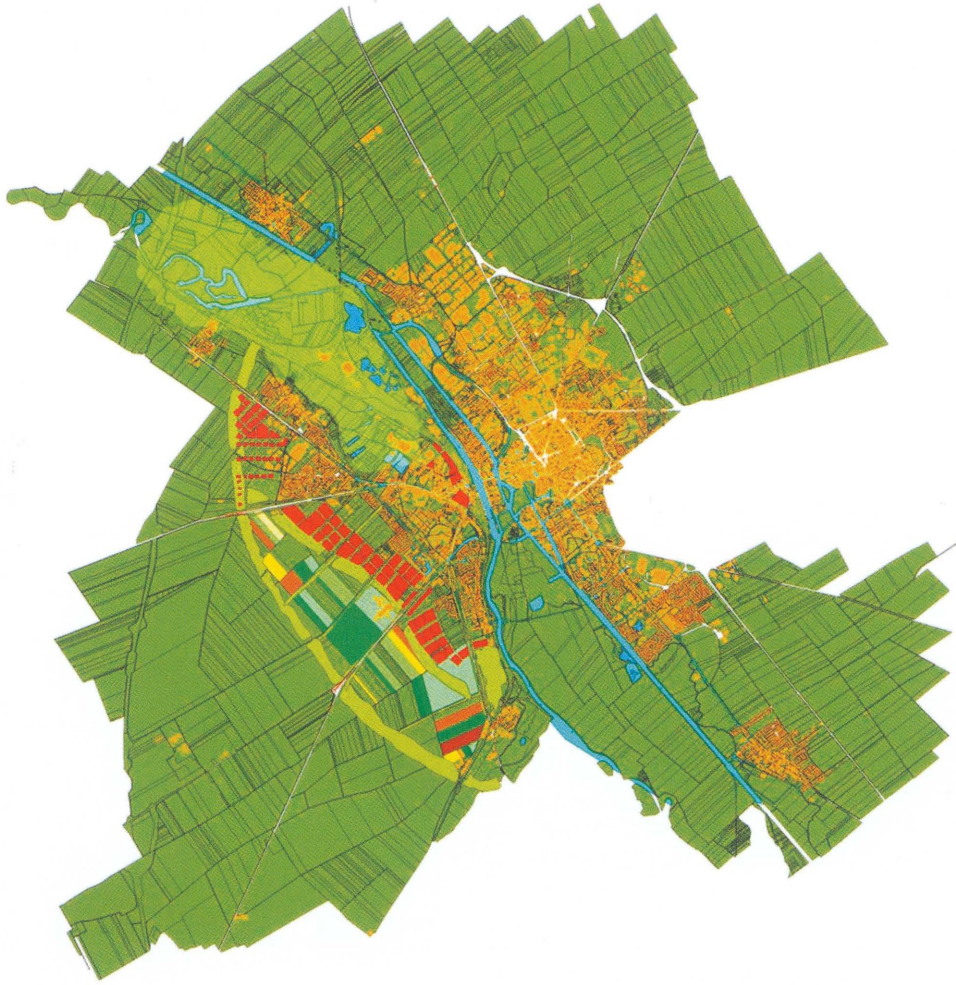
La noción de paisaje urbano ha llegado a cobrar una importancia vital en los equipamientos urbanos; los parques, los jardines, los paseos y sobretodo la renovación de las grandes urbanizaciones periféricas han utilizado este concepto para poner en práctica su transformación y valoración.

A falta del elemento natural, el paisaje urbano es consecuencia indisoluble de los equipamientos urbanos, lo que choca frontalmente con la concepción urbana de los 50 sobre los espacios libres. La noción de paisaje urbano ha aportado solidez y complejidad a la ciudad.

Sin embargo, hay una nube que ensombrece este cuadro idílico. El paisaje urbano presenta los mismos obstáculos que el proyecto urbano, es decir, su internacionalización.

Así, la recuperación del tranvía en las ciudades, la estandarización de las «bandas activas» (parques lineales) y de los paseos son elementos que apuntan hacia la uniformidad del espacio.

Los equipamientos que integran el tranvía en ciudades como LIÓN, BURDEOS O BARCELONA son casi idénticos ¿Dónde está la simplicidad de un tranvía como el de LEIPZING, que



«Que demande le lieu?». Cette interrogation est à la base de notre travail. Dans nos projets de CHALONS-EN-CHAMPAGNE et ESCH-SUR-ALZETTE (Luxembourg), nous avons tenté de composer un territoire où paysage et tissu urbain s'ancrent sur la réalité du territoire existant.

se basa en el equipamiento de la calzada? ¿Estamos ante el nacimiento de un «paisaje internacional» complemento de una «arquitectura internacional»?

Puede que todavía quede una esperanza al respecto, tal y como parecen indicarlo los equipamientos de las orillas del Ródano LIÓN.

Hacer que el paisaje entre en la ciudad, que la naturaleza se prolongue e interceda en el tejido urbano es la prioridad de este proyecto. Continuidad y otro tipo de paisaje son los conceptos claves de este proyecto.

La «ciudad-paisaje» está en camino; los proyectos de GENES o BARCELONA son ejemplos claros de esta idea.

De la «ciudad paisaje» al «gran paisaje» y al «territorio» no hay más que un paso. Este es el concepto que intentamos desarrollar tanto en la Escuela de Arquitectura de Lión como en nuestro estudio.

«¿Qué pide el lugar?». Esta pregunta es la base de nuestro trabajo. En nuestros proyectos de CHALONS-EN-CHAMPAGNE y ESCH-SUR-ALZETTE (Luxemburgo) hemos tratado de componer un territorio donde el paisaje y el tejido urbano arraigue en la realidad del territorio existente.

CHALONS-EN-CHAMPAGNE es un proyecto basado en la infraestructura viaria y las parcelaciones agrícolas existentes

hacen surgir del paisaje los elementos de composición necesarios para el crecimiento de la ciudad. ESCH-SUR-ALZETTE propone la construcción de la ciudad sobre la frontera franco-luxemburguesa, frontera que ya no existe tras los acuerdos de SCHENGEN. Hemos proyectado una ciudad transcultural y transfronteriza sobre los restos de las industrias siderúrgicas que habían proliferado y creado sobre el paisaje un nuevo paisaje artificial, un nuevo estrato histórico.

Estos dos ejemplos ponen de relevancia una cuestión que resulta crucial bajo mi punto de vista ¿El paisaje es una herramienta de creación de la ciudad? No pretendo dar una respuesta única y exclusiva sobre este tema, pero sí creo que puedo arrojar una primera luz sobre el tema.

Esta manera de abordar el proyecto de la «ciudad-paisaje» se basa en dos ejemplos principales: el equipamiento de Henri Prost en los años 20 de la costa «varois» y el proyecto de Cap Camarat de Jean Renaudie. Estas dos referencias guardan al menos dos similitudes: el trabajo sobre la topografía y el respeto al paisaje.

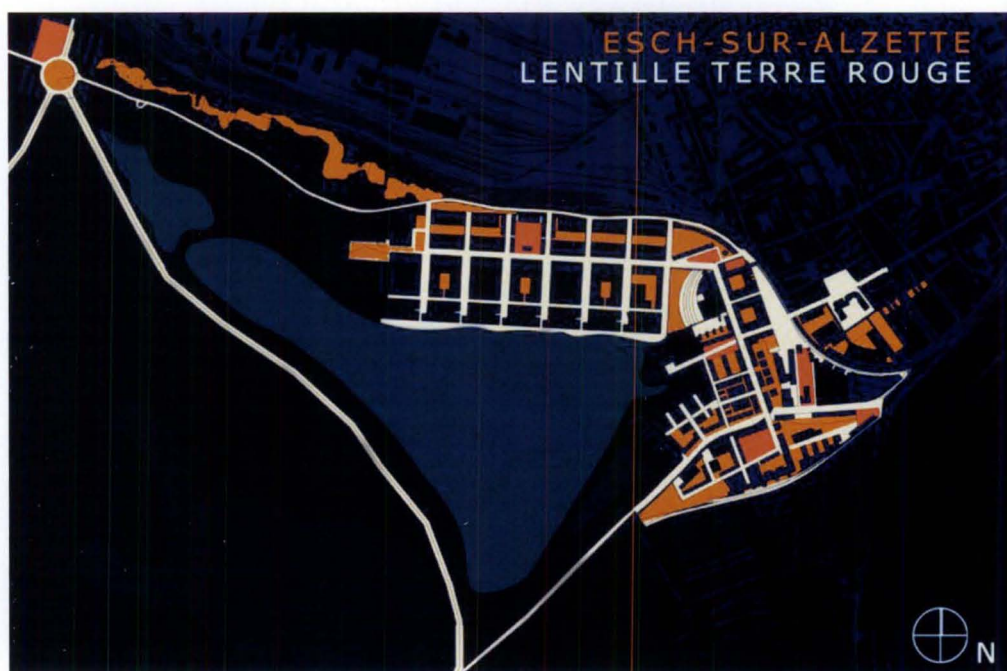
El proyecto de H.PROST parte de una herramienta de concepción «el corte evolutivo» que permite que el camino existente se transforme en una carretera litoral, boulevard o calle a orillas del mar. La adaptación a la topografía hace de la

CHALONS-EN-CHAMPAGNE est un projet qui se base sur l'infrastructure routière et le parcellaire agricole existants pour faire émerger du site les outils de composition nécessaire à la croissance de la ville. ESCH-SUR-ALZETTE propose de construire l'extension de la ville sur la frontière franco-luxembourgeoise, frontière n'en n'est plus une depuis les accords de SCHENGEN. Nous avons projeté une ville transculturelle et transfrontalière sur un crassier sidérurgique qui avait créé sur le site un nouveau paysage artificiel, une nouvelle strate historique.

Ces deux exemples posent une question à mon avis cruciale: le paysage est-il un outil de fabrication de la ville? Je ne prétends pas avoir l'exclusivité de ce questionnement, mais seulement le partager.

Cette façon d'aborder le projet de «ville-paysage» trouve ses fondements dans deux exemples: «l'aménagement du littoral varois» d'Henri Prost dans les années 20 et le projet de Cap Camarat de Jean Renaudie. Ces deux références ont au moins deux points communs: le travail sur la topographie et le respect du paysage.

Esch-sur-Alzette



infraestructura viaria el soporte de la una progresiva urbanización de la costa. El respeto a las vistas, la integración de la vegetación como trama estructurante y de la arquitectura como un elemento más del gran paisaje permiten una adaptación discreta de la urbanización al territorio.

El proyecto de J.RENAUDIE está basado en una arquitectura respetuosa del paisaje que se esfuerza en lograr una composición densa y vegetal. El trabajo sobre el entorno de la colina, y la adaptación de la arquitectura a las curvas de nivel hacen que esta arquitectura moderna sea considerada realización vernácula.

Estos son dos ejemplos concretos, desgraciadamente poco conocidos y olvidados, de la adaptación al lugar del paisaje, del urbanismo, del territorio y del turismo. Son la prueba de que la ciudad paisaje puede ser uno de los medios de desarrollo urbano turístico.

A modo de conclusión, podríamos hacer una reflexión sobre lo que nos depara el futuro.

La última bienal de arquitectura, campo de experimentación por excelencia, nos, da algunas pistas. Los proyectos de FERRATER para BENIDORM y MARTÍNEZ DE LA PEÑA y CHIPPERFIELD para LA CORUÑA exploran el trabajo de la superestructura como paisaje.

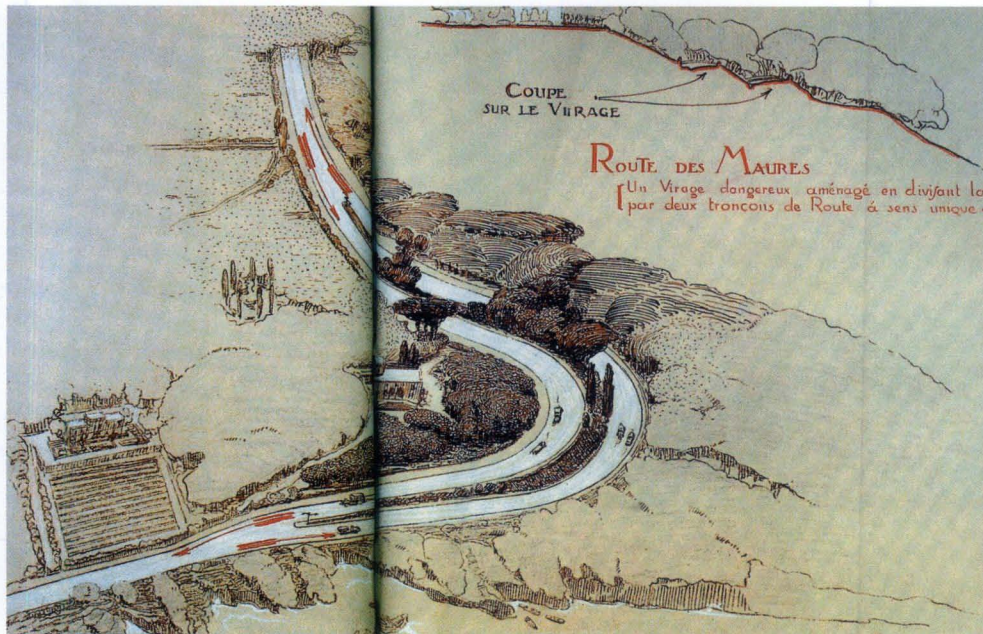
EISEMAN en SANTIAGO DE COMPOSTELA va aún más lejos con su «CIUDAD DE LA CULTURA». La superestructura se convierte en una colina, enmascarando la arquitectura y convirtiéndose en un nuevo paisaje reconstruido que no tiene nada que ver con el paisaje original ¿Podemos hablar todavía de un proyecto basado en la explotación de las cualidades del lugar? ¿O se trata de crear un nuevo paisaje?

En este sentido, los proyectos de Jean NOUVEL, OCEAN D exploran formas plásticas, que aún siendo similares al paisaje original, no tratan de imitarlo.

La nueva investigación sobre los instrumentos de la ciudad paisaje se centrará muy probablemente en la explotación de estos ejemplos. Adquiriendo un carácter mucho más medioambiental, la arquitectura llega a ser paisaje.

Sin embargo, es preciso mantenerse alerta para no caer en el tópico, tal y como ha ocurrido en los proyectos de desarrollo turístico del Mar Adriático en Croacia ¿Qué me dicen de el proyecto de Dominique PERRAULT que trata de, enmascarar la arquitectura mediante un vulgar camuflaje que no engaña a nadie?

*¿El paisaje puede crear ciudad?
«Seamos realistas, pidamos lo imposible»
(Che Guevara)*



Henri Prost. Proyecto de remodelación costera.

Le projet de H. PROST part d'un outil de conception «la coupe évolutive» qui permet au chemin de campagne existant de se transformer en route de corniche, boulevard, rue du bord de mer. L'adaptation à la topographie fait de l'infrastructure routière le support de l'urbanisation douce du littoral. Le respect des cônes de vision, l'intégration de la végétation comme trame structurante et de l'architecture comme un élément de plus du grand paysage, permettent une adaptation discrète de l'urbanisation au territoire.

Le projet de J. RENAUDIE se base sur une architecture respectueuse du cadre paysager, qui s'efforce de composer densité et végétal. Le travail sur l'habitat collinaire, l'adaptation de l'architecture aux courbes de niveaux font de cette architecture moderne une réalisation vernaculaire.

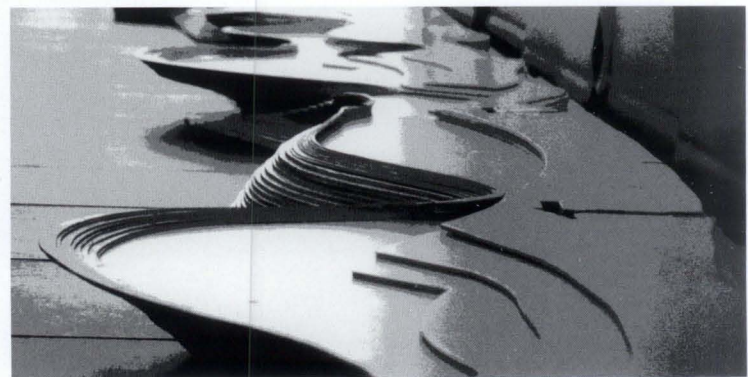


Jean Renaudie. Cap Camarat.

Ce sont deux exemples concrets, malheureusement peu connus et oubliés, de l'adaptation au site du paysage, de l'urbanité, du territoire et du tourisme. Ils sont la démonstration que la ville paysage peut être l'un des moyens du développement urbain touristique.

En guise de conclusion, nous pourrions nous interroger sur ce que l'avenir nous réserve.

La dernière biennale d'architecture, terrain d'expérimentation, donne quelques pistes. Les projets de FERRATER pour BENIDORM, MARTINEZ DE LA PENA et CHIPPERFIELD pour LA COROGNE explorent le travail de la superstructure comme paysage.

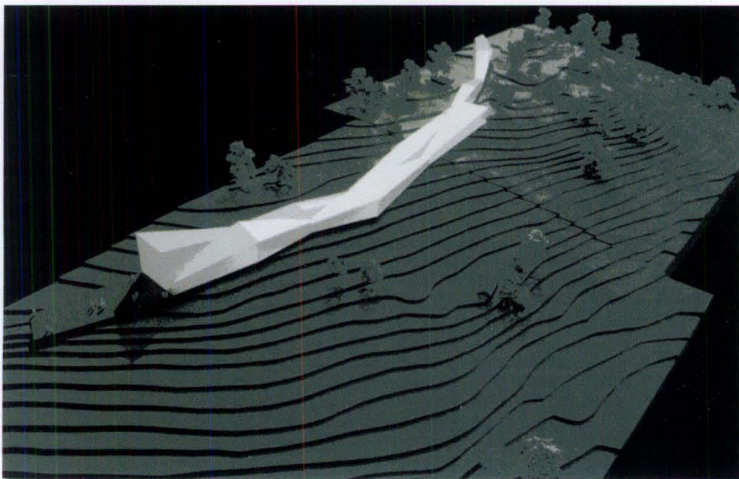


Carlos Ferrater. Proyecto para Benidorm. 2002.

EISEMAN à ST JACQUES DE COMPOSTELLE va peut-être plus loin avec sa «CIUDAD DE LA CULTURA». La superstructure est devenue colline, masque l'architecture et devient un nouveau



Martínez de la Peña. La Coruña. 2003.



David Chipperfield. Casa de la historia. La Coruña. 2003

paysage reconstruit, qui n'a rien à voir avec le paysage d'origine. Peut-on encore parler d'un projet basé sur l'exploitation des qualités de lieux? Ou s'agit-il de créer un nouveau paysage?

Quant à eux, les projets de Jean NOUVEL, OCEAN D explorent des formes plastiques proches de celle du paysage naturel, sans pour autant les imiter.

La nouvelle recherche sur les outils de la ville-paysage se situe sûrement dans l'exploitation de ces exemples. Plus environnementale, l'architecture devient elle-même paysage.

Mais il faut rester vigilant et ne pas tomber dans le mensonge, comme cela semble être le cas dans les projets de développement touristique sur la mer adriatique en Croatie; et le projet de Dominique PERRAULT qui tente de masquer l'architecture par un vulgaire camouflage qui ne trompe personne?



Peter Eisman. Ciudad de la Cultura. Santiago de Compostela. 1999



Jean Nouvel OCEAN D. Refuge de montagne. USA 2003

Le paysage peut-il faire la ville?
«Soyons réaliste, exigeons
l'impossible»
(Che Guevara)



Dominique Perrault. Desarrollo turístico en Croacia. 2000-2006.