

ÁNGELES LAYUNO ROSAS (ed.)

LA CIUDAD DEL TURISMO

ARQUITECTURA, PATRIMONIO URBANO Y ESPACIO PÚBLICO

Ángeles Layuno Rosas (Ed.)

LA CIUDAD DEL TURISMO

Arquitectura, patrimonio urbano y espacio público

Prólogo de Juan Calatrava

UAH MONOGRAFÍAS
ARQUITECTURA 09



© Universidad de Alcalá, 2020
Servicio de Publicaciones
Plaza de San Diego, s/n
28801, Alcalá de Henares
www.uah.es

EDITORA: Ángeles Layuno Rosas

AUTORES: Pilar Aumente Rivas, José Juan Barba, Jean-François Cabestan, Juan Calatrava, Manuel de la Calle Vaquero, Pierre Chabard, Miguel Ángel Chaves Martín, Pilar Chías Navarro, José de Coca Leicher, Ivanne Galant, Roberto Goycoolea Prado, Ascensión Hernández Martínez, Ángeles Layuno Rosas, Júlía Cristina Pereira de Faria, Laura Susana Zamudio Vega.

DISEÑO Y MAQUETACIÓN DE CUBIERTA E INTERIOR: María Durán Vaquero, Ignacio Garcés Fernández, Natalia Garcés Fernández.

EDICIÓN: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Alcalá
ISBN: 978-84-18254-61-1

© De los textos: los autores
© de las imágenes: autores, instituciones, archivos, bibliotecas y centros de documentación que se citan.

Este volumen reúne los resultados de los siguientes proyectos de investigación: *La influencia del turismo en la transformación del espacio urbano. Ficciones patrimoniales*. Universidad de Alcalá y Casa de Velázquez - École des Hautes Études Hispaniques et Ibériques (2016-2018). Referencia: UAH-Casa de Velázquez (2016/00265/001); y *Edificios culturales y espacio público urbano: parámetros de análisis y evaluación de los procesos generados por intervenciones urbano-arquitectónicas (2018-2019)*. Universidad de Alcalá (Ref. CCGP2017-EXP/035), vinculados al grupo de investigación Arquitectura, Historia, Ciudad y Paisaje-ARHCIPAI (Grupo Alto Rendimiento UAH).

El contenido de este libro no podrá ser reproducido, ni total ni parcialmente, sin el previo permiso escrito del editor. Todos los derechos reservados

La ciudad del turismo. Arquitectura, patrimonio urbano y espacio público

Ángeles Layuno Rosas (ed.)
Universidad de Alcalá, Madrid, España
1v (368 pp)
ISBN: 978-84-18254-61-1

1. Ciudad; 2. Turismo; 3. Arquitectura; 4. Patrimonio; 5. Espacio público; 6. Madrid; 7. París.



ÍNDICE

JUAN CALATRAVA Prólogo	7
ÁNGELES LAYUNO ROSAS Introducción Ciudades y Turismo: Estrategias y dinámicas urbanas	17
PILAR CHÍAS NAVARRO Turismo e impacto territorial en los Reales Sitios en torno a Madrid	27
MANUEL DE LA CALLE VAQUERO El Impacto del Turismo sobre los centros urbanos. Consideraciones sobre el caso de Madrid	53
MIGUEL ÁNGEL CHAVES MARTÍN Y ÁNGELES LAYUNO ROSAS Miradores de Madrid en la Cornisa del Manzanares. Espacio público, turismo, imagen y memoria urbana	89
JOSÉ JUAN BARBA La Gran Vía como lugar del turismo de masas a través de sus tipologías, imaginarios y simulacros urbanos	121
JOSÉ DE COCA LEICHER Las dos cornisas del Manzanares. Ficciones turísticas y reconstrucción de la imagen	153

JEAN-FRANÇOIS CABESTAN Paris: le quartier des Halles à l'ère du tourisme international	181
PIERRE CHABARD The Parc de La Villette in Paris: a heritage palimpsest at the crossroads of evolutive forms of tourism	203
PILAR AUMENTE RIVAS La creación de un nuevo imaginario urbano en Boulogne-Billancourt (Grand París). Una ciudad atractiva para el visitante cultural y el inversor	225
ASCENSIÓN HERNÁNDEZ MARTÍNEZ ¿Quién necesita un castillo real ahora? Polémicas y reflexiones en torno a la reconstrucción del <i>Stadtschloss</i> de Berlín	259
ROBERTO GOYCOOLEA PRADO Y LAURA SUSANA ZAMUDIO VEGA Conflictos latentes: Turismo y Patrimonio social. El caso de Ensenada, Baja California, México	293
IVANNE GALANT Hitos patrimoniales sevillanos: permanencias y novedades en el sector turístico	317
JÚLIA CRISTINA PEREIRA DE FARIA La nueva narrativa del frente fluvial de la ciudad de Oporto: el impacto del turismo en el planeamiento urbano	343

En los últimos años la complejidad y el carácter contradictorio de las relaciones entre turismo, ciudad histórica y patrimonio han quedado cada vez más evidenciados por el fenómeno de la multiplicación exponencial de la actividad turística, simbolizada en la nueva expresión “turismo de masas”. El crecimiento cuantitativo ha sido y es tan grande que ha dejado de ser una simple cuestión de números y ha dado lugar a cambios cualitativos esenciales. Su irrupción ha sido brutal, sin que haya signo alguno de desaceleración, sino todo lo contrario, y ha hecho saltar todas las alarmas, hasta el punto de que el habitual discurso complaciente en torno a las estadísticas de viajeros recibidos en cada ciudad o monumento, hasta hace bien poco dominante de manera casi exclusiva, se ha visto cada vez más flanqueado por otro tipo de reflexiones que han comenzado a hacer hincapié en los aspectos negativos de semejantes avalanchas.

Ello no es, en el fondo, más que uno de los resultados más llamativos del fenómeno mundial de la globalización, en cuyo seno se ha producido la explosiva combinación del turismo masivo con una reordenación a escala mundial de las ciudades y una exigencia por parte de estas —que a menudo han visto desvanecerse su tejido productivo histórico— de nuevas estrategias tendentes a reubicarlas, a veces de manera desesperada, en el nuevo mapamundi de lo urbano.

En este nuevo panorama, los efectos materiales y económicos del *boom* turístico son, sin duda, los más directamente visibles (aunque en absoluto sean los únicos). Un primer hecho relevante, y que es imposible desconocer, es la enorme dimensión de la renta generada por estos flujos turísticos descontrolados. En muchos países, comenzando por el nuestro, el creciente peso del turismo en el PIB y en la generación de empleo (cuestión muy diferente es la calidad de ese empleo) es abrumador y difícil de cuestionar en

términos económicos y políticos. Que este maná se encuentre desigualmente repartido y sirva para enriquecer ante todo a los sectores directamente relacionados con la actividad turística, pero no —o en mucha menor medida— al conjunto de los habitantes de las ciudades que sufren estas acometidas, es uno de los aspectos clave de la situación.

En este sentido, la eclosión de nuevas formas de residencia de viajeros, frente al tradicional hotel en todas sus variantes, constituye uno de los capítulos esenciales de esa nueva sociología y antropología del turismo moderno que, pese a numerosas y notables contribuciones en los últimos años, está aún en buena medida por escribir. Ello está teniendo repercusiones importantes en los propios tejidos urbanos, donde la proliferación de apartamentos turísticos ha devenido una inesperada y jugosa fuente de negocio para los propietarios inmobiliarios pero, como es bien sabido, viene determinando al mismo tiempo —y en algunas ciudades de modo dramático— una expulsión de los habitantes históricos de los centros urbanos, en el mejor de los casos mediante el simple y aparentemente aséptico mecanismo de mercado de unas subidas de alquileres que les obligan al éxodo y, en el peor, de prácticas directamente delictivas. La actividad turística se convierte, así, de manera insospechada, en uno de los componentes que están impulsando el mucho más complejo fenómeno de la gentrificación urbana.

Otro de los aspectos novedosos es la aparición de nuevas formas de movilidad del turista, en un abanico variadísimo que se sitúa entre dos extremos no tan alejados como *a priori* pudiera parecer: por un lado, la flexibilidad y amplitud de posibilidades suscitada por la generalización de los viajes *low-cost*; por otro, esa hipermasificación que constituye el turismo de cruceros. El impacto de este último es bien conocido (recuérdense las duras polémicas suscitadas en Venecia a propósito de la presencia avasalladora de las *grandi navi*) y se analiza pertinentemente en este libro a partir del caso de la ciudad mexicana de Ensenada. Cuando una o varias "ciudades flotantes" (Jules Verne *dixit*) de cinco mil habitantes desembarcan de golpe a toda su población durante unas horas, el choque transforma por completo a la ciudad receptora, invadiendo sus calles y sus espacios públicos, determinando verdaderos "monocultivos" de comercio turístico, con la expulsión del centro del comercio tradicional destinado a sus habitantes, e imposibilitando, por lo demás, cualquier aprovechamiento cultural del viaje.

Está claro, pues, que los indiscutibles beneficios económicos que el turismo aporta no son gratuitos y que las ciudades y sus habitantes pagan por ellos un elevado precio, que se resume, en sus casos más extremos, en un continuado proceso de arrebato de la ciudad a sus propios ciudadanos, que son expulsados de sus viviendas, impedidos del uso de sus espacios públicos y de sus infraestructuras culturales y privados de sus tramas comerciales históricas y a menudo de sus propias referencias identitarias. Todo lo cual no deja de provocar, y además *in crescendo*, numerosas tensiones y conflictos cuya regulación es uno de los grandes desafíos actuales de cualquier análisis científico de un fenómeno turístico que no solo es irreversible y ha llegado para quedarse, sino que encierra —y ello es algo que a veces se olvida— los numerosos aspectos positivos que derivan de su propia legitimidad como avance democrático y que nos deben hacer estar muy atentos ante cualquier tentativa de demonización acrítica.

Pero, dicho esto, sin duda uno de los aspectos más visibles del turismo de masas es, valga la redundancia, la propia masificación de las visitas a ciudades, lugares, monumentos e hitos diversos. En un *ranking* indiscutiblemente liderado por Venecia, donde la situación es ya explosiva, son numerosas las ciudades cuyo casco histórico resulta cada vez más inhabitable y menos visitable en condiciones mínimamente dignas. En la Granada desde la que escribo estas líneas, hace ya mucho tiempo que la visita a la Alhambra ha dejado de constituir un recorrido placentero y un enriquecimiento cultural para quien la realiza y se ha convertido en una aglomeración de pesadilla en la que resulta imposible establecer un mínimo diálogo con la historia. Y lo mismo puede decirse de museos como el Prado o el Louvre, de ciudades históricas como Split, Praga, Edimburgo o la propia Granada, de monumentos como El Escorial, la Mezquita de Córdoba o la Sagrada Familia y de un larguísimo etcétera. Esta afluencia totalmente ajena a los planteamientos originales de los edificios y lugares supone, en primer lugar, un continuado riesgo material para la adecuada conservación del patrimonio (en la Alhambra se viene superando en los últimos años el listón del ya generoso número máximo de visitantes, que fue fijado en casi 2.800.000 al año, algo a todas luces incompatible con el carácter cuasi doméstico del célebre conjunto palaciego).

Sin embargo, igualmente importante, aunque menos visible, es el fenómeno generalizado de la construcción de una nueva imagen urbana directamente

conectada a las estrategias turísticas. Así, también es objeto de atinada reflexión en este libro la llamada “brandificación”, es decir, la búsqueda de una “marca ciudad” (y el propio hecho de tomar en préstamo una expresión del lenguaje empresarial es ya de por sí bien significativo). La necesidad acuciante de hallar un nicho específico en la red urbana del turismo mundial impulsa con fuerza este proceso, con efectos muy variados pero siempre reconducibles a estos esfuerzos —a menudo patéticos— por individualizarse en medio de lo indiferenciado. Uno de ellos es, por ejemplo, el espectacular crecimiento —verdadera inflación, hasta el extremo de que se haya podido hablar de “festivalomanía”— de los distintos tipos de festivales y manifestaciones culturales urbanas: eventos que, pese a su carácter efímero, impregnan de manera permanente el continuo proceso de (re)elaboración de nuevos mitos e imaginarios urbanos, trastocan el sentido de los lugares y terminan por convertirse en elementos clave de nuevas estrategias de reconfiguración de las ciudades, determinando, paradójicamente, procesos irreversibles de pérdida de identidad y de cohesión social.

Tanto en los grandes eventos como en la propia organización de las visitas por parte de los gestores de monumentos y edificios históricos se aprecia la cada vez más difusa exigencia de banalización de la historia y amputación de toda su complejidad y su sentido crítico para facilitar su integración en los mecanismos de la aceleración de las visitas turísticas. Se trata de algo que no es una novedad de nuestro tiempo. Como se recuerda oportunamente en uno de los trabajos de este libro, ya en la segunda década del siglo XX el Marqués de la Vega-Inclán promovió la transformación del sevillano barrio de Santa Cruz para adecuarlo al tipismo que esperaban encontrar los por entonces aún escasos turistas. Pero existen —y van en aumento— otros muchos casos de “invención de la tradición” (como rezaba ya en 1983 el título del cada vez más oportuno libro de Eric Hobsbawm) que se insertan de pleno en los procesos de “brandificación”. Así, la identificación de Barcelona con la mitificada figura de Gaudí ha dado alas al absolutamente cuestionable proceso de “terminación” de la Sagrada Familia. Y en Glasgow, donde el identificativo de marca es la arquitectura de Charles Rennie Mackintosh, se ha llegado a rizar el rizo, al construirse en 1996 su proyecto de “Casa para un amante del arte”, de 1901, que no pasaba de ser un bellissimo ejercicio artístico y teórico que jamás se pensó para ser realmente edificado.

Se podrían multiplicar los ejemplos, pero uno de los más clamorosos es precisamente objeto de un documentado análisis monográfico en esta obra: la reconstrucción del *Schloss*, el palacio real, de Berlín, demolido en los años de la DDR. La capital alemana es un caso de estudio especialmente interesante, porque permite estudiar cómo el fenómeno turístico se inserta como un componente más —y en este caso ni siquiera el más importante— en un proceso mucho más complejo de gestión de la memoria colectiva, demostrando hasta qué punto pueden llegar a confluir las reflexiones sobre patrimonio y sobre turismo. La reconstrucción del palacio real berlinés forma parte de una estrategia de reescritura global de la historia de la ciudad, ya iniciada antes de la caída del Muro, pero acentuada y reestructurada en la era de la globalización, con tintes políticos evidentes (“¿Y el rey cuándo vuelve?”, preguntaba una de las pancartas en una manifestación contraria a la reconstrucción). Las masas que visiten en los próximos años el renacido *Schloss*, o las que ya visitan la resucitada catedral de Cristo Salvador en Moscú, son las destinatarias de este nuevo relato que cierra en falso las grandes heridas del siglo XX.

De esta breve e incompleta enumeración de problemas abiertos resulta con claridad la enorme complejidad de las cuestiones que afectan al binomio “turismo” y “ciudad”. Cuestiones que no se reducen a un puro problema cuantitativo que pudiera resolverse con meras políticas de *numerus clausus* o de redistribución (bien necesaria, por lo demás, en muchos casos) de los flujos de turistas, sino que se despliegan en una amplia variedad de problemáticas, de suficiente enjundia cada una de ellas como para suscitar aproximaciones particulares, pero directamente conectadas entre sí. El reto, en este sentido, es, claramente, el saber propiciar una reflexión colectiva y, sobre todo, pluridisciplinar que sea capaz de producir un análisis crítico de cada una de estas grandes cuestiones, pero sin perder de vista su articulación global. Podríamos quizás, a efectos de simple metáfora, recuperar esa terminología médica que tan cara fue a los reformadores urbanos del siglo XIX y decir que es urgente analizar científicamente toda esta amplia variedad de síntomas, tipologizarlos, establecer diagnósticos y, solo en último extremo y de manera colegiada, proponer terapias. Se trata, en suma, de la necesidad urgente de que estos fenómenos sean repensados en su globalidad no solo por parte de los agentes turísticos y sus analistas

económicos y de tendencias, sino —y sobre todo— también por todos los gestores de lo público y los intelectuales y profesionales que tienen que ver con lo urbano y con el patrimonio, desde la exigencia de idear mecanismos flexibles capaces de garantizar el equilibrio entre las legítimas expectativas turísticas, por un lado, y la conservación patrimonial, la recuperación del sentido crítico de la memoria urbana y el respeto a los derechos de los habitantes de las ciudades, por otro.

Es a esta exigencia a la que tratan de dar respuesta, cada uno desde su objeto de estudio y su óptica particular, los doce estudios reunidos en el presente libro, bajo la acertada coordinación de Ángeles Layuno, fruto de los trabajos realizados a partir de dos proyectos de investigación (uno hispano-francés, entre la Universidad de Alcalá y la Casa de Velázquez-École des Hautes Études Hispaniques et Ibériques, y otro específico de la misma Universidad de Alcalá) y presentados en una reunión científica celebrada en Alcalá de Henares en abril de 2018. En ellos, la complejidad de la relación turismo-ciudad nos es presentada a través de análisis monográficos que tienen como referente a seis ciudades especialmente afectadas por estos fenómenos: Madrid, París, Oporto, Sevilla, Ensenada y Berlín.

A las tres últimas ya se ha hecho referencia anteriormente. El caso de Sevilla nos permite recorrer, en el trabajo de Ivanne Galant, un arco cronológico de un siglo de prácticas turísticas directamente urbanas, desde el reinventado barrio de Santa Cruz hasta la turistificación de Triana, pasando por el impacto sobre la ciudad de los grandes eventos representados por las exposiciones de 1929 y 1992. El trabajo de Roberto Goycoolea y Laura Susana Zamudio aborda detalladamente las consecuencias del turismo de cruceros en un caso de estudio especialmente significativo, como es el puerto turístico de Ensenada, en la Baja California mexicana. Y el caso del *Schloss* de Berlín es objeto del minucioso análisis de Ascensión Hernández. En cuanto al estudio de Julia Cristina Pereira de Faria sobre Oporto, nos muestra cómo en una misma ciudad, dotada de un patrimonio histórico considerable, pueden encontrarse además dos cuestiones de absoluta actualidad en la triple relación turismo-patrimonio-ciudad: el *waterfront renewal*, es decir, la rehabilitación urbana del frente acuático, y el patrimonio industrial, que en Oporto, como en muchas otras ciudades, aparece directamente ligado a la primera.

La mayor parte del libro aparece dedicada, sin embargo, a los casos de Madrid y París. La capital de España y su entorno está representada por cinco estudios que declinan problemáticas específicas. El trabajo de Pilar Chías introduce la dimensión histórica paisajística y territorial al abordar el estudio de un conjunto patrimonial tan particular como es el de los Reales Sitios, con los retos turísticos específicos que plantea, desde su condición inseparable de la problemática del Madrid urbano, que es el origen de los flujos de visitantes que les afectan. La contribución de Manuel de la Calle se centra en el casco histórico de Madrid y no solo constituye un retrato actualizado de la situación en cuanto a problemas como el alojamiento o la movilidad turísticos en la capital, sino que también resume de manera muy clara los distintos posicionamientos de los actores en juego, desde las propuestas empresariales a la turismofobia. José Juan Barba se centra, por su parte, en ese lugar tan específico del centro de Madrid que es la Gran Vía, en un recorrido histórico tanto por su construcción material como por su imaginario, que nos recuerda al mismo tiempo la pertinencia del concepto de "tipo" a la hora de pensar las relaciones ciudad-patrimonio-turismo. Dos trabajos, por último, tienen en común el enfocar el problema de la construcción de la mirada y del imaginario madrileño a partir de ese observatorio privilegiado que constituyen las cornisas del Manzanares. Así, Miguel Ángel Chaves y Ángeles Layuno presentan un minucioso estudio histórico (demostrando la importancia, al lado de las fuentes gráficas y visuales, de las literarias) no solo de los lugares ligados a la cornisa fluvial sino, sobre todo, de la construcción a partir de los mismos de una mirada paisajística sobre la ciudad, hasta llegar a las propuestas actuales ligadas a la "brandificación", como Madrid-Río. Y José de Coca Leicher analiza, a partir también de una mirada a la construcción histórica de estos espacios, el modo contradictorio en que las cornisas del Manzanares se insertan en los más recientes proyectos de planificación urbana, marcados a menudo por esas "ficciones patrimonialistas" cada vez más frecuentes.

Finalmente, tres trabajos centran su mirada en París. Se trata de un ámbito ubicado en pleno centro histórico (Les Halles) y dos, en cambio, periféricos (la Villette y Boulogne-Billaconourt), pero en los tres casos lugares fuertemente marcados por la actividad económica comercial o industrial y con una fuerte presencia de lo patrimonial en este sentido. Jean-François Cabestan analiza

los avatares de un espacio urbano tan cargado de historia y de conflictividad como Les Halles. Trazando con claridad el recorrido histórico del lugar desde sus orígenes medievales hasta los *grands travaux* de Haussmann y su posterior y mal lograda inserción en los planes de metropolización del París de los años sesenta y setenta, hace un llamado a la asunción de toda esta complejidad histórica en el diseño de su relación contemporánea con el turismo parisino. Pierre Chabard aborda, por su parte, el estudio de otra área parisina antaño ligada al mundo productivo y hoy volcada en una nueva identidad cultural y turística: el parque de La Villette. En él, conservación y reuso del patrimonio industrial, infraestructuras culturales y problemática de los parques públicos componen un inédito rédit para una correcta inserción turística de toda la zona. Por último, el trabajo de Pilar Aumente sobre Boulogne-Billancourt enfoca un caso típico de pérdida del tejido industrial que dominaba la vida de toda una comunidad, en este caso las fábricas Renault. La autora detalla cómo el cierre de las mismas en 1992 dio paso a toda una serie de proyectos en su mayoría fallidos. Con el objetivo de atraer una parte del turismo parisino a esta zona hasta ahora casi virgen en cuanto a visitantes, teniendo como protagonistas a algunos grandes arquitectos contemporáneos y apoyándose en apuestas como la instalación de la colección Pinault, estas operaciones han implicado también en buena medida una desaparición de la memoria del pasado industrial.

Este apretado resumen seguramente no hace justicia a la relevancia e interés de estos trabajos, pero creo que al menos permite intuir hasta qué punto el resultado final de este libro es superior a la mera suma de sus 12 estudios. Al identificar certeramente lugares y problemas que hoy están en el centro de todas las reflexiones, adquiere, gracias a la eficaz labor coordinadora de Ángeles Layuno, un carácter de verdadero pensar colectivo y no de mera yuxtaposición de reflexiones independientes y se convierte así en una aportación de primer orden a un debate científico mundial que no puede sino proseguir y desarrollarse.

Página siguiente. Palacio de Versalles (Fotografía de Ángeles Layuno, 2018).



INTRODUCCIÓN. CIUDADES Y TURISMO: ESTRATEGIAS Y DINÁMICAS URBANAS

Ángeles **Layuno Rosas**
Universidad de Alcalá

Franco Bianchini alude a que la “era del marketing urbano”, desde mediados de los años ochenta, ha desplazado el interés por los temas sociopolíticos de la década anterior, hacia políticas que persiguen el desarrollo económico y la regeneración de las ciudades mediante la creación de imágenes urbanas capaces de atraer visitantes (Bianchini, 1992: 9-12). Este hecho posee una evidente vinculación con la formalización de los espacios culturales en la trama urbana, con la manera de entender la conservación patrimonial de determinados ámbitos, con la singularidad monumental en el diseño de otros, o con la creación de nuevos imaginarios urbanos que son susceptibles de retroalimentar las diversas actuaciones urbanas y arquitectónicas que se van sucediendo en el tiempo, en áreas de concentración de industrias culturales con múltiples causas determinantes y efectos colaterales. En efecto, el fenómeno del turismo masivo se enmarca en los denominados por Joaquín Sabaté “paisajes de la postmodernidad”, en el “contexto del desarme ideológico, frente al rearme estético, entre cuyas manifestaciones se hallarían la gentrificación del centro de la ciudad, modificando su imagen, y los procesos de remodelación de las ciudades, a través de grandes proyectos” (Sabaté, 2004: 7).

Estrategias urbano-culturales que poseen un complejo trasfondo político y económico, y generan consecuencias de diversa consideración, a menudo antagónicas, entre la revitalización económica, la recuperación urbana y patrimonial y la sostenibilidad ambiental, por un lado, y la gentrificación, terciarización y pérdida de la identidad local, por otro.

La cultura y la creatividad como modelo económico alternativo para salir de la crisis de las ciudades posindustriales en declive ha desembocado en planes y proyectos de regeneración urbana cuyo principal objetivo es la monumentalización, la estetización de las ciudades y la turistificación de los espacios públicos. Planes y proyectos se han constituido en instrumentos excelentes para la proyección de una imagen renovada de las ciudades mediante la potenciación de nuevas maneras de ejercer una fruición visual y fenomenológica de la ciudad.

En este marco, algunos espacios urbanos se han especializado y vinculado a la cultura global, y han sido sometidos a un *aggiornamento* constante con el objetivo de hacer estos ámbitos atractivos para las nuevas formas de consumo de la ciudad y su cultura, permitiendo ahondar en la reflexión sobre los modos de hacer una ciudad para el turismo, ligados al *marketing* urbano y a las industrias culturales, entre cuyos efectos se encuentran las polémicas suscitadas por la transformación de bienes y tejidos culturales históricos (restauraciones en estilo, destrucción de los bienes de la arquitectura más reciente, actuaciones de transformación de la ciudad heredada, clonación o simulacros de edificios o paisajes urbanos desaparecidos).

Uno de los objetivos de las políticas de regeneración urbana ha sido el auge del interés por la creación y renovación del espacio público. La definición de lo que podemos denominar "espacio público cultural" se aborda desde el ámbito disciplinar que nos ocupa, atendiendo a la selección de una serie de parámetros de análisis crítico que nos permiten definir el concepto "urbano" y "público" tanto a nivel formal, como perceptivo y funcional. Planes, proyectos y actuaciones contemporáneas se dirigen, por tanto, no solo hacia la escena urbana en sus aspectos construidos sino también hacia un nuevo espacio urbano altamente hedonista, que es susceptible, como de hecho lo es en su conjunto la ciudad del turismo, de disentir entre las necesidades de los habitantes locales y las de los turistas que conviven en este espacio compartido.

En algunos lugares, el desembarco de oleadas de turistas agota la utilización del mermado espacio público existente en zonas significativas de la ciudad, produciéndose procesos de "gentrificación cultural del espacio público".

Manuel Delgado en su libro *El espacio público como ideología* (2011) apunta a la potencialidad ideológica asociada a estos espacios, y señala entonces que el espacio público se vincula, por un lado, a cierta forma de legitimación de las operaciones de regeneración urbana vinculadas a la cultura y el turismo, enfatizando su formalismo, pero marginando en muchos casos los valores ideológicos de democratización, participación, convivencia y civismo. Este es un tema que interesa en aras de imbricar la formalización efectuada con los valores transmisibles por las imágenes representadas o construidas de la ciudad, en la línea de los estudios del sociólogo Henri Lefèbvre.

No obstante, también las políticas urbanas y culturales que confluyen en la ciudad actual entendida como meta del turismo cultural o de masas son herramientas susceptibles de favorecer la cualificación urbana y cohesión social de las ciudades, superando las fricciones entre memoria y globalización, entre lo global y lo local, entre las estrategias políticas y económicas y las necesidades reales de los ciudadanos. Debemos, por tanto, investigar las formas y funciones ligadas a estas actuaciones patrimoniales, arquitectónicas o urbanas, con sus valores culturales y con el reconocimiento de la memoria de la ciudad, así como la relación que establecen estos espacios con el resto del tejido y de la vida urbana.

Una parte considerable de los textos presentados en este volumen son el fruto de un proyecto de investigación financiado conjuntamente por la Universidad de Alcalá y la Casa de Velázquez- École des Hautes Études Hispaniques et Ibériques (Madrid). Bajo el título *La influencia del turismo en la transformación del espacio urbano: nuevas ficciones patrimoniales/ L'influence du tourisme culturel sur la transformation de l'espace urbain: nouvelles ficciones patrimoniales* (Programme INTEUPA)¹, ha sido coordinado por quien escribe estas líneas, por parte de la Universidad de Alcalá, en colaboración con el profesor Julien Bastoen, adscrito a la Universidad Paris-Belleville. El proyecto, formado por dos equipos de investigadores vinculados a diversas Universidades de París y de Madrid, se ha dirigido al estudio de múltiples aspectos e impactos que el turismo cultural ha generado en el patrimonio arquitectónico y urbano, tomando como referentes las ciudades de Madrid y París. Este planteamiento

¹ *La influencia del turismo en la transformación del espacio urbano. Ficciones patrimoniales*. Proyectos de Investigación financiado por la Universidad de Alcalá y la Casa de Velázquez - École des Hautes Études Hispaniques et Ibériques. Convocatoria 2016. Referencia: UAH-Casa de Velázquez (2016/00265/001). Investigadores principales: Ángeles LAYUNO ROSAS y Julian BASTOEN. Duración: 15/09/2016 a 15/09/2018.

explica la presencia cuantitativa de textos referidos a estas dos ciudades en el actual volumen.

En segundo lugar, la publicación recoge las aportaciones de un segundo y consecutivo proyecto de investigación financiado por la Universidad de Alcalá, *Edificios Culturales y Espacio Público Urbano: Parámetros de Análisis y Evaluación de los Procesos Generados por Intervenciones Urbano-Arquitectónicas*², que prolonga y complementa muchos de los enunciados del primer proyecto, centrándose en el análisis del espacio público ligado a los fenómenos del ocio y la cultura.

Como resultado científico de ambos proyectos, la monografía que se presenta consta de trece textos, cuyo denominador común es la reflexión sobre la influencia que los fenómenos turísticos están ejerciendo en el ámbito de la arquitectura, de la conservación del patrimonio, del urbanismo, del espacio público y, en suma, de la ciudad en su conjunto. Con este objetivo y con diferentes métodos de análisis y enfoques, las aportaciones que se reseñan han sido generadas desde diversas escalas y campos de estudio (arquitectura, geografía urbana, historia de la arquitectura y de la ciudad, y teoría de la conservación patrimonial).

Gran parte de las contribuciones aspiran a mostrar una estratigrafía histórica de los fenómenos culturales y turísticos de la ciudad y el territorio circundante, así como las características físicas e ideológicas que soportan las diferentes intervenciones sobre bienes patrimoniales construidos, urbanos o paisajísticos implicados en el consumo turístico, evaluando de manera crítica los procesos y factores que intervienen no solo en los criterios de recuperación de los bienes sino también en la construcción de la imagen y de los imaginarios que son capaces de desencadenar.

Los cinco primeros textos se han centrado en la ciudad de Madrid y su territorio o área de influencia y aportan una reflexión sobre la formalización y el uso social y cultural del espacio histórico patrimonial de Madrid, entendido como paisaje cultural urbano, con funciones que se proyectan en su entorno inmediato —áreas de contacto—, todo ello desde el ámbito de la arquitectura, el urbanismo y los estudios de la ciudad. Pilar Chías, en su texto “Turismo

² Proyecto: *Edificios culturales y espacio público urbano: parámetros de análisis y evaluación de los procesos generados por intervenciones urbano-arquitectónicas*. Universidad de Alcalá (Ref. CCGP2017-EXP/035). Investigadora principal: Ángeles LAYUNO ROSAS. Desarrollado entre enero de 2018 y febrero de 2019, en el marco del programa *Ayudas a la creación y consolidación de grupos de investigación*. Universidad de Alcalá. Convocatoria 2017.

e impacto territorial en los Reales Sitios en torno a Madrid”, propone una metodología de análisis de los valores del territorio y el paisaje cultural a través de la fotografía histórica, que proporciona tempranamente indicios visuales reaprovechables para su actual planificación y gestión turística.

El artículo “El Impacto del turismo sobre los centros urbanos. Consideraciones sobre el caso de Madrid”, de Manuel de la Calle Vaquero, plantea una concienzuda reflexión sobre la casuística de los centros históricos como espacios privilegiados donde pulsar los impactos físicos, socioeconómicos, positivos y negativos del turismo, sobre un centro muy disperso, pero de gran valor patrimonial, dando cuenta de la acción municipal en la materia.

Miguel Ángel Chaves y Ángeles Layuno, en su texto “Miradores de Madrid en la Cornisa del Manzanares. Espacio público, turismo, imagen y memoria urbana”, y José de Coca, en “Las dos cornisas del Manzanares. Ficciones turísticas y reconstrucción de la imagen”, focalizan su aportación en la morfología y en el paisaje urbano de un área histórica de carácter evolutivo condicionada por su patrimonio al ser epicentro de regeneración urbana: la(s) cornisa(s) del Manzanares. En ambos textos planea el tema de los imaginarios turísticos y la imagen de la ciudad recreada para el turismo en el marco de los planes y actuaciones de las administraciones públicas.

Este grupo de artículos potencia el valor del paisaje y del espacio urbano como recursos turísticos, señalando sus antecedentes históricos, aunando aspectos tangibles e intangibles y revelando los objetivos de los proyectos mencionados. Con un enfoque similar, José Juan Barba, en el artículo “La Gran Vía como lugar del turismo de masas a través de sus tipologías, imaginarios y simulacros urbanos”, analiza la formación de la Gran Vía de Madrid, uno de los principales ejes turísticos de la capital. Objeto actualmente de fenómenos masivos de turistificación y gentrificación, se analiza la degradación de su cualidad originaria de eje cargado de valores históricos y morfológicos, a causa de políticas y gestiones no respetuosas con su condición de “lugar” y de “paisaje cultural”, desarrolladas desde los años ochenta.

Con muy parecidos planteamientos se estudian diferentes espacios y áreas históricas de la ciudad de París, aportando casos de estudio que oscilan

entre el centro histórico y la *banlieue*. Jean-François Cabestan, en su artículo "Paris: le quartier des Halles à l'ère du tourisme International", conciencia sobre la evolución y los valores históricos no respetados en los procesos de transformación urbana que desde los años setenta del siglo pasado azotan este enclave de gran dinamismo urbano y turístico. Este carácter diacrónico de los edificios, tejidos, paisajes y espacios de la ciudad, como el Forum Les Halles, a menudo queda anulado, sin memoria y sin historia, por el culto a las nuevas actuaciones de remodelación o modernización de la ciudad, unido a la progresiva privatización de los espacios históricos por su carácter seductor para el ciudadano o turista.

Este es un punto de gran interés en la aportación de nuestra investigación, y se basa en descubrir parámetros no interpretados en la lectura de la ciudad histórica, consolidada o más reciente. En otros casos, se ha puesto de relieve la apropiación de memorias selectivas frente a la densidad histórica de los lugares, o la aparición de singulares equipamientos y espacios globales. Al fin y al cabo, una de las conclusiones que se hacen explícitas es la necesidad de insertar la investigación urbana y arquitectónica en las políticas de remodelación de la ciudad para usos turísticos o culturales.

Por otra parte, Pierre Chabard, en su texto "The Parc de La Villette in Paris: a heritage palimpsest at the crossroads of evolutive forms of tourism", estudia la aparición de espacios turísticos alternativos a los tradicionales del centro de la ciudad, reflejo de la materialización de la extensión progresiva de la patrimonialización de la ciudad histórica (como superación del concepto de centro histórico), y la asimilación de nuevos valores culturales en los espacios periurbanos, como es el caso de las antiguas periferias generalmente industriales. Lugares que presuponen una desfocalización de los hitos tradicionales centrales de las ciudades, y que a menudo son frecuentados por un tipo de visitantes con otras expectativas culturales, incluida la propia comunidad local, y en los que su clasificación turística no es tan obvia como en otros lugares.

Similares conclusiones aborda la profesora Pilar Aumente, en el texto "La creación de un nuevo imaginario urbano en Boulogne-Billancourt (*Grand Paris*)", centrado en un área inmersa en la dinámica de transformación

en metrópoli posindustrial basada en una renovación cultural y creativa que necesita de su antigua *banlieue* para llevar a cabo su proceso de neometropolización. El horizonte de la cultura ligada al turismo aparece como antídoto a la decadencia económica de la producción industrial, con propuestas que han contado fuertes oposiciones por parte de la sociedad civil en determinados sectores como l'Île Seguin.

Los cuatro textos que cierran la publicación plantean problemáticas urbanas recientes apoyándose en cuatro casos de estudio: Berlín, Ensenada (México), Sevilla y Oporto, los cuales, aunque geográfica y culturalmente diversos, introducen temáticas y metodologías extrapolables a otras ciudades.

La ciudad de Berlín es el objetivo del artículo "¿Quién necesita un castillo real ahora? Polémicas y reflexiones en torno a la reconstrucción del *Stadtschloss* de Berlín", cuya autora, Ascensión Hernández, evidencia con claridad el carácter mediático de la arquitectura de nuestra época al desentrañar la tesis de la influencia del turismo sobre la reconducción selectiva de la memoria urbana a partir de la recuperación polémica de monumentos desaparecidos. La reconstrucción del *Stadtschloss* de Berlín es un paradigmático ejemplo de esta situación. En torno a su reconstrucción se ahonda en la potencialidad del patrimonio para construir una nueva identidad que responde más a decisiones políticas que a consensos sociales.

El tema de la des-significación de las ciudades causada por los efectos masivos del turismo es analizado con rotundidad por parte de Roberto Goycoolea y Laura Zamudio en "Conflictos latentes: turismo y patrimonio social. El caso de Ensenada, Baja California (México)". Este texto plantea un concepto clave ligado a la definición patrimonial englobada en la figura de "paisaje urbano" que es la cuestión del "patrimonio social" susceptible de ser alterado por el turismo masivo, considerando que los cambios físicos y funcionales que las ciudades asumen para adaptarse a los requerimientos turísticos llevan, en los casos más extremos, a la des-identificación de las comunidades locales respecto a sus espacios urbanos tradicionales.

Con el título "Hitos patrimoniales sevillanos: permanencias y novedades en el sector turístico", Ivanne Galant, basándose en las guías de viaje francesas y

españolas, así como en los folletos y diversas publicaciones editados por las instituciones que se encargan del turismo a nivel regional, provincial y local, estudia un corpus que permite ver las evoluciones, con sus permanencias y novedades, de lo que “hay que ver” en una ciudad y dibujar una geografía turístico-patrimonial que plantea una alianza entre tradición y modernidad.

Por último, el estudio llevado a cabo por Julia Cristina Pereira “La nueva narrativa del frente fluvial de la ciudad de Oporto: el impacto del turismo en el planeamiento urbano” profundiza en una tendencia contemporánea global de transformación urbana de los frentes marítimos o fluviales de las ciudades, originariamente destinados a funciones industriales y portuarias, como espacios de ocio y fruición pública. A través del caso de Oporto, se reflexiona sobre la nueva narrativa que presupone una percepción idealizada para atraer a visitantes, y la posibilidad de prever una alternativa que se sitúe entre la preservación estricta del legado industrial y su total transformación y eliminación sin una visión a largo plazo, satisfaciendo meramente las exigencias del presente.

En conclusión, esta publicación pretende estimular nuevas visiones y líneas de investigación sobre las profundas modificaciones que las políticas turísticas están generando en nuestro entorno global construido, por lo que en sus diversas aportaciones plantea un análisis reflexivo encaminado a gestionar el cambio y la fruición turística desde coordenadas culturales y de respeto a la identidad de cada uno de los lugares.

BIBLIOGRAFÍA

- BIANCHINI, Franco y PARKINSON, Michael, (eds.) (1993), *Cultural Policy and Urban Regeneration. The West European Experience*. Manchester-Nueva York: Manchester University Press.
- LEFÈBVRE, Henri (2013), *La Producción del Espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- SABATÉ, Joaquim (2004), “¿Paisajes culturales, consecuencia de la postmodernidad?”, en Joan NOGUÉ (dir.), *Els paisatges de la Postmodernitat. II Seminari Internacional sobre Paisatge*. Barcelona: Universitat Internacional Menéndez Pelayo.

Página siguiente. Museo de Arte, Arquitectura y Tecnología (MAAT), situado en el frente fluvial de Lisboa (Fotografía: Miguel Ángel Chaves, 2019).



TURISMO E IMPACTO TERRITORIAL EN LOS REALES SITIOS EN TORNO A MADRID*

Pilar **Chías Navarro**
Universidad de Alcalá

INTRODUCCIÓN

El neologismo “turista” se asoció a los viajeros autónomos que, desde la segunda mitad del XVIII y cada vez con mayor frecuencia, recorrían Europa y otros países exóticos y lejanos haciendo su particular *tour* antes de retornar a sus lugares de residencia.

Favorecido por el aumento de los medios de transporte y la mejora de los servicios (Valero, 1991), el sentido original del término empezó a designar a un fenómeno social caracterizado por un flujo masivo y creciente de viajeros que los primeros estudiosos del fenómeno consolidaron en 1884¹ como *Fremdenindustrie* o industria de los “extranjeros” (Stradner, 1890: 25). Este sutil cambio conceptual desplazó el foco de interés hacia los medios de transporte y de alojamiento, es decir, hacia el punto de vista empresarial y de negocio (Norval, 1936: 10):

[El turismo] en lugar de transportar el producto hasta los consumidores, traslada a los consumidores hasta los lugares de producción. Esto es así porque el consumidor viaja para satisfacer necesidades con bienes no transportables. Tales bienes son el aire, las montañas, el clima... La industria turística, por tanto, transforma circunstancias de baja utilidad en bienes económicos (Bernecker, 1956: 5).

Pero en apenas treinta años esta idea fue reemplazada por un renovado interés hacia aquellos “extranjeros” que adquirirían tales bienes y servicios en los lugares en los que estos se producían (Muñoz Escalona, 2004: 2-3). De este modo entró en escena la idea de la necesidad de “satisfacer una necesidad de lujo” (Fernández Fuster, 1967: I, 30), recuperándose en cierta medida el espíritu original de los viajeros decimonónicos.

*Este texto forma parte de los resultados obtenidos en el proyecto de investigación: *Edificios culturales y espacio público urbano: parámetros de análisis y evaluación de los procesos generados por intervenciones urbano-arquitectónicas*. Universidad de Alcalá (Ref. CCGP2017-EXP/035). Investigadora principal: María Ángeles LAYUNO ROSAS. Desarrollado entre enero de 2018 y febrero de 2019, en el marco del programa Ayudas a la creación y consolidación de grupos de investigación. Universidad de Alcalá. Convocatoria 2017.

¹ En las Primeras Jornadas de Delegados para el Fomento del Turismo en los Alpes Austríacos, celebradas en Graz los días 13 y 14 de abril de 1884.

Más recientemente la cultura del ocio, entendida ampliamente como *loisir*², ha introducido en el turismo numerosas actividades relacionadas con el disfrute del tiempo libre que son objeto de atención de numerosas ramas del conocimiento.

Por ejemplo, la perspectiva centrada en el individuo necesita el concurso de la psicología para determinar las motivaciones del viaje, las preferencias por los lugares elegidos, y otras cuestiones relacionadas con el cuándo, el cómo y el porqué del mismo (Ossipow, 1951: 71-73). De su conocimiento pueden deducirse las normas de actuación para crear, captar y potenciar los flujos turísticos a través de la necesaria política de inversiones y de la imprescindible publicidad.

Siempre desde el punto de vista del viajero, el fenómeno del turismo resulta de una suma de conductas particulares dentro del gran conjunto de la conducta social, con sus interferencias e influencias mutuas, y condicionada por una serie de factores circunstanciales. De este "comportamiento turístico" de los grupos humanos se ocupa la sociología del turismo, que contempla también las relaciones y fenómenos que se originan por la presencia del turismo en el ámbito receptor.

En consecuencia, junto al *corpus* consolidado de los estudios de economía turística y las prioridades históricas de la política del turismo, hoy resulta esencial en cualquier investigación sobre el tema considerar los avances en la psicología y la sociología del turismo. Y a la vez, desde la perspectiva del ámbito espacial en el que se desarrollan los fenómenos anteriores, es imprescindible configurar una geografía turística concreta que contemple una geografía de mercados —de la oferta y la demanda—, una geografía de transportes y circulaciones —de la movilidad—, y una geografía de los núcleos receptores, considerando todos ellos como procesos vivos.

LOS ESPACIOS TURÍSTICOS

Desde la perspectiva de la geografía del turismo, los espacios turísticos son ámbitos territoriales especializados que poseen un valor objetivo, pero cuya apreciación pública es muy variable dependiendo de factores tan diversos como la accesibilidad, los servicios disponibles, el atractivo paisajístico, o la

² Palabra francesa que comprende otros significados como el de reposo, comodidad, y la realización de actividades no remuneradas como el deporte, la vida de relación, o las actividades culturales y turísticas.

existencia o no de alternativas complementarias de interés para un amplio espectro de visitantes.

Entre los aspectos más coyunturales que influyen en la valoración de los espacios turísticos se encuentran las modas, los gustos y la idea que se tiene del ocio en cada momento y en cada sociedad —son los “valores societales” de Valenzuela (1986: 48-49)—.

La valoración dependerá también en gran medida de la presencia y la difusión que aquellos alcancen en los distintos medios y en las redes sociales, capaces de crear una representación del espacio propia. De hecho, una de las mayores dificultades que entraña realizar una aproximación sistemática al fenómeno turístico es la gran carga de subjetividad que entraña la distinta lectura que del mismo espacio hacen los diferentes individuos o colectivos. Esta es además muy variable debido a los numerosos factores que en ella intervienen, como son el tamaño de la población, el tiempo libre de que dispone, su capacidad de movilidad, su estructura demográfica y su situación socioeconómica, las oportunidades de esparcimiento disponibles en el lugar de residencia, o la calidad residencial, entre mucho otros.

Por ello no resulta fácil identificar los recursos de un espacio turístico que tienen un interés real o potencial, ni evaluar en consecuencia aquellos aspectos susceptibles de generar una oferta turística atractiva y actual. Análogamente, la detección e inventariado de los factores espaciales de una decisión turística son procesos complejos que requieren la incorporación ponderada del resto de elementos que determinan sus posibilidades.

Sin embargo, a diferencia de otras industrias el turismo es capaz de generar, con imaginación e iniciativa, numerosos “productos” turísticos que resulten alternativas viables ante posibles agotamientos o retracciones de la demanda (Fig. 1).

En todos los casos es necesario considerar y valorar la capacidad de carga del espacio turístico, que se define como el número de personas que pueden ser acogidas adecuadamente por un recurso turístico desde la triple perspectiva física, ecológica o perceptiva. Este concepto es muy importante porque su superación puede afectar seriamente a la capacidad de atracción (Fig. 2).

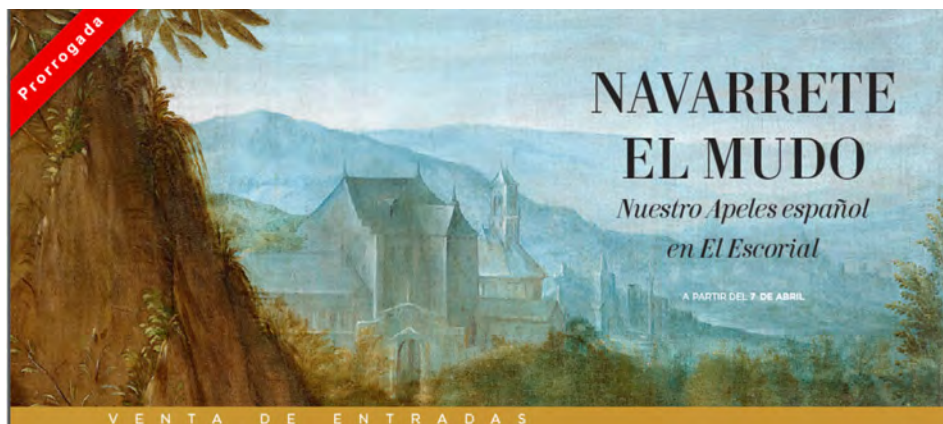


Fig. 1. Exposición temporal sobre el pintor Juan Fernández de Navarrete el Mudo; una oferta cultural complementaria de Patrimonio Nacional en el Monasterio de San Lorenzo de El Escorial.

Por otra parte, las actividades turísticas plantean diferentes exigencias en cuanto a superficie e implican muy diversas formas de uso del espacio que pueden suponer un factor estructurante del territorio. En este sentido, el turismo itinerante que caracteriza a los viajes organizados apenas exige más espacios propios que los que corresponden al alojamiento, mientras el turismo de estancia consume grandes extensiones y moviliza los mayores recursos económicos y de personal, provocando en consecuencia las mayores tensiones espaciales.

En muchos casos estas tensiones producen impactos negativos en el soporte geográfico físico. Hay que tener en cuenta que en nuestras latitudes el paisaje está ampliamente influido por la actividad antrópica, hasta el punto de considerar como “naturales” aquellos escasos paisajes en los que la acción del hombre resulta insignificante. Como consecuencia, en Europa paisaje y paisaje cultural se convierten en sinónimos, mientras el término “paisaje natural” continúa planteando conflictos de interpretación en otros ámbitos geográficos.

El turismo puede llegar a producir daños irreparables en medios naturales particularmente escasos y valiosos, o muy sensibles; y no solo porque desarticulan los procesos naturales activos, sino porque llegan a transformar de manera irreversible entornos históricos como las fincas del Escorial (Fig. 3).

Pero el turismo también afecta y puede poner en peligro algunos elementos de valor arquitectónico, cultural, histórico o artístico. Estos, convertidos



(De izquierda a derecha)

Fig. 2. Las limitaciones de aforo en el interior del Monasterio de El Escorial provocaban excepcionalmente tiempos de espera en el exterior. Para paliar estos efectos se han adoptado medidas como la ampliación de los horarios de apertura durante los “puentes”.

Fig. 3. Los campos de golf constituyen una parte importante de la oferta de ocio para el turismo de estancia, a la vez que comportan un impacto no despreciable desde los puntos de vista físico, ecológico y de la percepción de monumentos y sitios de gran valor patrimonial. Al fondo, el Monasterio de El Escorial.

Fig. 4. Tras la desamortización de los bienes de la Iglesia impuesta a mediados del siglo XIX, las fincas vinculadas desde su fundación al Monasterio de El Escorial fueron enajenadas y pasaron a manos privadas. A pesar de los cambios de uso y de las intervenciones en la fábrica, algunas construcciones de origen medieval como la torre de El Campillo conservan en gran medida su fisonomía exterior. Las praderas y el arbolado del entorno remedan, sin embargo, el gusto por el jardín inglés. No obstante, las circundantes dehesas son también paisajes agrarios complejos y mixtos —agrícola, ganadero y forestal—, que sustituyeron al bosque medieval tras la desamortización.

en lugares acondicionados para el ocio, se rigen por normas estéticas, formales y funcionales “artificiales”; genuinamente turísticas, en las que aquellos valores esenciales de los elementos que los acogen apenas sirven de reclamo (Fig. 4).

A este tipo de intervenciones les une su especialización turística, el despilfarro de suelo y la ausencia de un planteamiento integrador y de una ordenación coherente, aprovechando en ambos casos el soporte preexistente y las facilidades de promoción que ofrecen. Pero cuando estos impactos superan ciertos umbrales pueden acabar con los atractivos que antes les sirvieron de reclamo y volverse contra las mismas actividades turísticas que los generaron; esto es la consecuencia en muchos casos de haber generado “contaminación arquitectónica” (Pierce, 1979), o de haber alcanzado una ocupación imprudente y desconsiderada del espacio acabando con parte de su atractivo paisajístico.

PERCEPCIÓN INDIVIDUAL, PERCEPCIÓN COLECTIVA, Y VALORACIÓN ESTÉTICA DEL PAISAJE

El paisaje es un recurso y un reclamo turístico de primer orden, pero también tiene una fragilidad particular y su recuperación es difícil y costosa. Y puesto que “paisaje y turismo son dos realidades íntimamente relacionadas” (Nogué, 1989: 35), es necesario abordarlos desde varias perspectivas complementarias.

En primer lugar, el concepto de paisaje descansa esencialmente en la interpretación personal del entorno que está enormemente impregnada de

las experiencias de cada individuo, de connotaciones culturales e incluso ideológicas; lo que Ballester (2004: 11) definió como “la inteligencia del territorio”.

Estas experiencias suponen, en primera instancia, una aprehensión sensorial global en la que no solo interviene la vista, pues integra los sonidos, los olores e incluso las sensaciones táctiles. El paisaje no existe sin alguien que lo experimente: “no es solo el mundo que vemos, es una construcción, una composición de este mundo. El paisaje es una forma de ver el mundo”³ (Cosgrove, 1984: 13; Chías 2013). Y, por consiguiente, a la singularidad de orden fisiológico se une la singularidad psíquica de cada individuo, razón por la que las reacciones de cada individuo ante las transformaciones en el paisaje pueden variar muchísimo en función de la familiaridad o del conocimiento que se tenga del mismo.

Pero en el conocimiento influyen de manera importante las representaciones colectivas sociales y culturales que los distintos grupos humanos hacen de su entorno, y, como consecuencia, en su valoración.

Cada cultura hace en los distintos momentos históricos sus propias lecturas del paisaje, a la vez que crea sus propios arquetipos paisajísticos. Esta percepción colectiva supone la aplicación de tamices y códigos sociales y culturales particulares, que hacen, por ejemplo, que unos elementos tengan un valor simbólico y otros no (Chías, 2015). En definitiva, hacen que el paisaje pueda interpretarse como un código de símbolos dinámico “que nos habla de la cultura de su pasado, de su presente y quizá de su futuro” (Nogué, 1992: 47), y que encierra las claves para su perpetuación.

Sin embargo, nuestra percepción colectiva de los paisajes está hoy muy influida por lo que Brunet (1974: 201) llamó “sucedáneos de información” y “percepción e información sustituida”⁴, fruto en ocasiones de la ignorancia, pero también de deducciones que resultan de la aplicación de una lógica que nada tiene que ver con la realidad, pero que conducen a la creación de estereotipos que tienen una fácil y rápida aceptación. Estas imágenes afectan en gran medida a los espacios turísticos, y debido a su gran capacidad de difusión en los medios de comunicación, las redes sociales y la publicidad, pueden ser mucho más dañinas de lo que en principio pueda parecer.

³ “Landscape is not merely the world we see, it is a construction, a composition of that world. Landscape is a way of seeing the world” (Traducción de la autora).

⁴ “Des succédanés d’information” y “Perception et information substituée” (Traducción de la autora).

En este sentido, aunque los turistas constituyen grupos sociales heterogéneos, suelen reaccionar de manera parecida ante el lugar que se visita, ya que establecen con él una relación muy superficial y sus categorías de percepción o símbolos no se ven apenas alterados y serán los que aplique durante la experiencia turística. De tal aplicación, que depende como hemos visto de la sensibilidad personal y de la percepción colectiva, surgirá la valoración estética de cada paisaje —establecida por comparación o por el establecimiento de unas categorías—, pues como ya apreció Lowenthal (1978), los valores estéticos no son innatos, eternos o universales.

EL VIAJE Y EL CONOCIMIENTO DEL TERRITORIO

Como se ha visto, el turismo implica cierta experiencia geográfica y espacial de intensidad variable. Y esta se apoya en dos lugares, el de origen y el de destino, que están conectados entre sí física y psicológicamente por el viaje, y cuya interacción es necesario analizar (Pearce, 1987; Miossec, 1976).

Si nos centramos en el viaje desde el ocio, aquel no se reduce a la mera movilidad funcional porque introduce el factor sorpresa, el valor de lo imprevisto y lo insospechado, y la cualidad de exploración del que carece el recorrido más o menos rutinario.

En este sentido, nuestro país tiene un carácter privilegiado al haber sido recorrido desde antiguo por una sucesión de viajeros con diversos fines. Los románticos en particular, huyendo de la monotonía civilizada de Europa, venían buscando “lo diferente, lo genuino, lo que ha logrado escapar del rasero civilizador” (Ortega Cantero, 1990: 122). Atraídos, pues, por la curiosidad de una cultura desconocida y exótica, cumplieron también una función esencial al transformar el modo de ver los monumentos y los paisajes por parte de sus contemporáneos, aunque en sus visiones primaron los aspectos más pintorescos y que tenían una “venta” mejor ante sus posibles clientes (Chías, 2017) (Fig. 5).

Si recordamos que el paisaje es la proyección cultural de la sociedad en un ámbito espacial y temporal determinados, es necesaria una aproximación crítica a estas visiones y estos relatos románticos —a esos estereotipos—



Fig. 5. Gustave Doré, 1874. *L'Escurial: Vue générale*, en Jean-Charles Davillier (1874), *L'Espagne, illustrée de 309 gravures dessinées sur bois* par Gustave Doré. Paris: Librairie Hachette et C^{ie}, p. 616. Biblioteca Nacional de España, Madrid, signatura GMG/1538. Doré presenta una imagen tenebrosa del monasterio, acorde con la tradición de la leyenda negra que se perpetuaba también en la literatura con obras como *Don Carlos* de Schiller y en la ópera con el *Don Carlo* de Verdi.

que han dibujado una imagen de los paisajes de España convenientemente distorsionada. Hay que esperar hasta finales del siglo XIX para recuperar las visiones objetivas, que empezaron a difundirse en forma de guías o a través de los corresponsales extranjeros, destacando entre los españoles la imagen renovada que proporcionaron los autores de la generación del 98 y los métodos educativos aplicados por la Institución Libre de Enseñanza, cuyo sesgo identitario permitió descubrir la realidad cultural que se escondía tras los paisajes de España y sus valores y particularismos locales (García Álvarez, Martínez de Pisón y Ortega Cantero, 2013).

Según Roland Barthes (1957) aún vivimos bajo esa estética decimonónica del paisaje que intentaron combatir desde la Institución y los escritores españoles de finales del siglo XIX y principios del XX.

La *Blue Guide*⁵ difícilmente concibe la existencia de un paisaje si no es desde la perspectiva de lo pintoresco. Lo pintoresco se encuentra en todo terreno accidentado. De nuevo encontramos aquí esta promoción burguesa de las montañas, el viejo mito alpino (que se remonta al siglo XIX) que [André] Gide

⁵ *Guías azules* o *Guides Bleus* publicadas en francés por Hachette.

asoció a la moralidad suizo-protestante, y que siempre ha funcionado como un compuesto híbrido entre el culto a la naturaleza y el puritanismo (regeneración a través del aire puro, concepción de ideas moralizantes a la vista de las cumbres, la escalada como una virtud cívica, etc.). Entre las visiones que la *Blue Guide* eleva a la categoría de estética, raramente encontramos llanuras (solo redimidas cuando se las puede calificar de fértiles), y nunca mesetas⁶ (Barthes, 1957: 74).

Es, pues, imprescindible revisar el imaginario de nuestros paisajes más valiosos, y en particular de aquellos destinos turísticos con mayor componente monumental.

LOS REALES SITIOS EN EL ENTORNO DE MADRID

En el conjunto patrimonial de España destacan por su singularidad los Reales Sitios, que son conjuntos arquitectónicos, urbanísticos, territoriales y paisajísticos de gran importancia, formados por una residencia palatina y un pequeño núcleo urbano —no siempre contemporáneo de la fundación del Sitio, como sucede en San Lorenzo de El Escorial— que dispone de las infraestructuras y del soporte civil y religioso necesarios. Por su calidad de lugares de estancia temporal del rey y de la Corte —las célebres “jornadas”—, se sitúan en el entorno de la capital, y tienen en común la importancia de su entorno territorial y paisajístico, que actuó como un factor determinante en la elección del emplazamiento (Chías, 2016 y Chías y Abad, 2014).

Actualmente están gestionados por Patrimonio Nacional.

TURISMO Y REALES SITIOS

Con motivo de la ambiciosa política planteada por el Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes del gobierno de Azaña, que pretendía crear “el núcleo turístico más significativo de España, compuesto por el Palacio de Oriente, los Reales Sitios y los Alcázares de Toledo y Segovia”, en 1932 alertaba Valle-Inclán al presidente del Gobierno, en su calidad de conservador general del Patrimonio Artístico Nacional, de la presión turística que iban a soportar los Reales Sitios:

⁶ “The *Blue Guide* hardly knows the existence of scenery except under the guise of the picturesque. The picturesque is found any time when the ground is uneven. We find again here this bourgeois promoting of the mountains, this old Alpine myth (since it dates back to the nineteenth century) which Gide rightly associated with Helvético-Protestant morality and which has always functioned as a hybrid compound of the cult of nature and of puritanism (regeneration through clean air, moral ideas at the sight of mountain-tops, summit-climbing as civic virtue, etc.). Among the views elevated by the *Blue Guide* to aesthetic existence, we rarely find plains (redeemed only when they can be described as fertile), never plateaux” (Traducción de la autora).

Lo acertado de esta prevención, que ha sido en absoluto desobedecida, queda patente en el hecho —confirmado más tarde ante testigos por el secretario— de haber desfilado más de seis mil personas por la Casa del labrador el domingo 5 del corriente. El atentado vandálico que esto supone no necesita comentarios. La fragilidad de cuanto se encierra en este pequeño Museo, su disposición y lo reducido de sus estancias, claman con mudas voces, denunciando el atentado. Y como quiera que las caravanas turísticas y gratuitas amenazan continuar en la misma forma, el que suscribe, consciente de las responsabilidades de su cargo y de su nombre, lo pone respetuosamente en conocimiento de V. E. (Azaña, 1992: IV).

Pero a partir de entonces la situación fue cambiando al introducirse la exigencia de abonar una cantidad para realizar las visitas a la Casa del Labrador, la de Marinos, el Castillo y el Palacio, así como para acceder al Jardín del Príncipe: en 1934 se registró por primera vez el número de visitantes a Aranjuez, totalizando novecientas diecinueve personas⁷.

La situación en San Lorenzo fue similar, oficializándose las visitas mediante el pago de una peseta a partir de 1932. Un año más tarde se contabilizaron 30.730 entradas vendidas para visitar el Palacio y 19.964 para acceder a la Casita del Príncipe⁸, cifras muy elevadas para la época.

Consideración aparte merece el Palacio de El Pardo porque fue residencia oficial del jefe del Estado durante el gobierno de Azaña (1932-1935) y durante la Dictadura (1946-1975), a pesar de lo cual durante la época de preguerra se instauraron las visitas turísticas. Desde 1934 también se cobró el acceso en automóvil al Monte de El Pardo.

Hasta la década de los sesenta del pasado siglo no se produjo un incremento masivo del turismo en los Reales Sitios, que pasaron a convertirse en hitos turísticos de escala internacional (Fig. 6).

Desde entonces la tendencia es creciente⁹, con ligeras oscilaciones estacionales, y no muestra signos de saturación debido a que la importancia turística de estos lugares está directamente relacionada con su valor histórico y monumental, que concentra la afluencia de visitantes, y que se caracteriza por su doble carácter urbano y paisajístico. Sin embargo, en Aranjuez, El Pardo y San Lorenzo predomina el primero, supeditándose la imagen del conjunto

⁷ Archivo del Palacio Real, Archivo Administrativo, Aranjuez, C^a 2376/5.

⁸ Las cifras son muy elevadas si se considera que en 2002 la Casita recibió un total de 3.100 visitantes. Fuente: Patrimonio Nacional.

⁹ Hubo un pequeño bache entre el año 2001 y el 2002 a causa fundamentalmente de los atentados del 11 de septiembre, que en 2005 ya se había superado.

Fig. 6. Evolución del número de visitantes a los Reales Sitios entre los años 1991 y 2000. (Elaboración propia sobre datos anuales de Patrimonio Nacional).

Palacio o monasterio	Número de visitantes		
	1991	1995	2000
Palacio Real de Madrid	560.172	733.709	867.880
Real Sitio de San Lorenzo de El Escorial	705.222	645.763	690.831
Real Sitio de Aranjuez	440.249	380.172	349.468
Palacio Real de la Granja de San Ildefonso / Palacio de Riofrío	242.167 / 128.071	233.585 / 114.443	238.130 / 115.778
Real Sitio de El Pardo	58.513	45.437	43.799

a la del recurso turístico y su entorno inmediato (Mínguez, 2007: 108). En cambio, en La Granja de San Ildefonso predomina la vertiente paisajística y el palacio y los jardines concentran todo el protagonismo frente a una población desdibujada.

Otro aspecto que destacar es la diferente “madurez” turística de los distintos Reales Sitios, pues mientras San Lorenzo es un destino muy consolidado y con una larga tradición, Aranjuez y La Granja se sitúan en un estadio intermedio debido a ciertas carencias; El Pardo se puede considerar un destino incipiente, adecuado para excursiones (Fig. 7).

Si a estas circunstancias se une la proximidad a Madrid como centro de la Región Turística Madrileña (Troitiño Torralba, 2003), la primera consecuencia es que el entorno deja de tener una función turística clara y la oferta de servicios complementarios —restaurantes, hoteles, tiendas, etc.— no es tan rica ni variada como debería, y la existente se concentra a pocos metros del palacio o el monasterio. Por otra parte, Troitiño Vinuesa *et alii* (2000) han constatado por medio de la observación y las encuestas realizadas en Aranjuez y en San Lorenzo que aproximadamente el 95 % de los encuestados visitan también los jardines y el entorno inmediato de los palacios, mientras la ciudad apenas es visitada por un 20 %.

Palacio o monasterio	Número de visitantes registrados en 2017	Diferencia respecto al año anterior
Palacio Real de Madrid	1.517.887	2,88 %
Real Sitio de San Lorenzo de El Escorial	520.806	1,42 %
Real Sitio de Aranjuez / Jardín del Príncipe / La Isla	293.287 / 849.234 / 72.613	5,56 %
Palacio Real de la Granja de San Ildefonso y Palacio de Riofrío / Jardines	339.932 / 416.123	7,28 %
Real Sitio de El Pardo	44.580	-8,04 %

Fig. 7. Visitantes de los palacios y el Monasterio de El Escorial registrados en 2017. (Elaboración propia sobre datos anuales de Patrimonio Nacional).

La mayor parte de los visitantes individuales de los Reales Sitios acceden por carretera y en vehículo propio¹⁰, mientras apenas la tercera parte lo hacen en transporte público —especialmente en autobús—, destacando la posibilidad de acceso por ferrocarril a Aranjuez, y con menores facilidades a San Lorenzo, ya que la estación se encuentra en El Escorial “de Abajo”.

TURISMO Y PAISAJE EN LOS REALES SITIOS: SAN LORENZO DE EL ESCORIAL Y EL PARDO

Como se ha ido viendo, el paisaje de los Reales Sitios está vivo, es dinámico y está en continua transformación. Tiene una gran capacidad de integrar y asimilar con el tiempo la mayor parte de las intervenciones, de modo que el problema no radica en los cambios que se introducen, sino en cómo lo hacen, en su rapidez, carácter e intensidad.

Las modificaciones del paisaje en el pasado eran lentas, pacientes, al ritmo de la intervención humana, prolongadas en el tiempo y fácilmente absorbibles por la naturaleza de los hombres: el elemento nuevo se inserta gradualmente en el marco psicológico de la gente. Pero cuando esta inserción es rápida, como en los últimos años, la absorción se hace más difícil¹¹ (Turri, 1979: 36).

Desde el punto de vista histórico, los momentos clave en la historia de los Sitios Reales que han provocado alteraciones bruscas en el soporte territorial

¹⁰ En San Lorenzo se ha visto facilitado por la reciente construcción de dos aparcamientos públicos subterráneos a escasos metros del centro y del Monasterio. En Aranjuez es fácil aparcar en superficie.

¹¹ “Gli trasformazioni secolari dell’paesaggio sono stati lenti, pazienti, al ritmo dell’intervento umano, potrátti nel tempo e facilmente assorbibili per la natura degli uomini: il elemento nuovo è inserito gradualmente nell’ambito psicologico della gente. Ma quando l’inserimento è celere, come è accaduto negli ultimi anni, l’assorbimento è piú difficile” (Traducción de la autora).

de las fincas de la Corona y, por consiguiente, en sus paisajes, se han debido a dos decisiones políticas clave: la desamortización de los bienes eclesiásticos, y la enajenación de los bienes de la Corona. Observaremos sus efectos y evolución en el Real Sitio de San Lorenzo.

El caso de San Lorenzo de El Escorial

Por decisión de Felipe II, en 1565 la aldea de El Escorial fue segregada de la Comunidad y Tierra de Segovia, con el objetivo de independizar la jurisdicción del futuro Monasterio de San Lorenzo. Dos años después, el 22 de abril de 1567 el rey dictaba la correspondiente *Carta de Fundación y Dotación* (Zarco, 1917: pp. 71-131), con el fin de que el patronato regio gozara de la mayor independencia jurisdiccional y económica.

Desde el punto de vista jurisdiccional y en el ámbito de lo civil, se creó un señorío eclesiástico —paradójica creación en plena monarquía autoritaria— al que se entregaba la villa de El Escorial “con su jurisdicción y vasallaje, rentas, pechos y derechos”, recibiendo el prior la atribución de nombrar alcalde mayor —responsable de los asuntos civiles y criminales en todos los dominios del Monasterio—, alguaciles y escribanos. En el ámbito de lo eclesiástico se le concedió al Monasterio la condición de *nullius diocesis*¹², ampliando su jurisdicción a las abadías de Párraces y Santo Tomás de Pie de Puerto, ambas en tierras segovianas, junto a la mayoría de los beneficios eclesiásticos de la comarca (Valenzuela, 1974: 364-365).

Desde el punto de vista económico, a través de sucesivas donaciones se dotó al Monasterio de un gran patrimonio rústico¹³ que incluía importantes fincas situadas principalmente en los actuales territorios madrileños, extremeños, segovianos y abulenses, que lo convirtieron en el mayor terrateniente del centro de España después del rey. Según esta política, las tres pequeñas aldeas que preexistían en las vecinas fincas de El Campillo, Fresneda y Monesterio fueron despobladas y adeshadas.

Los sucesivos reinados de los Austrias menores siguieron estas directrices incorporando nuevas tierras, bosques y ganados a las ya importantes

¹² Autonomía jurisdiccional respecto de la diócesis, en este caso de Toledo.

¹³ Con ciertas restricciones a la propiedad plena.

posesiones del Monasterio; estas, una vez fallecido el rey fundador, fueron objeto de la codicia de nobles y validos, afortunadamente sin éxito.

Desde la fundación, Felipe II quiso separar la población civil de los monjes, quedando la primera confinada a la villa de El Escorial “de Abajo”, mientras en el entorno del Monasterio las construcciones se reducían a las imprescindibles para la vida cotidiana del convento —Compañía, Cachicanía, Pozo de Nieve—, para alojar al servicio de los reyes durante las jornadas —Casas de Oficios, Cuarteles de las Reales Guardias Walonas y Españolas —, y para albergar a los doctores del colegio y a otros criados —Casas de las Pizarras y de las Parrillas, de Jacometrezo...— evitándose en todo momento la consolidación de una población en los alrededores.

Aunque en siglos posteriores se levantaron algunas otras construcciones de servicio, hubo que esperar al reinado de Carlos III para que se plantease la construcción de un núcleo urbano junto al Monasterio, a causa de la escasez de infraestructuras capaces de acoger a la Corte en las frecuentes y regulares “jornadas” de caza. Tras largas negociaciones del marqués de Grimaldi, primer secretario de Estado, con la comunidad jerónima del Monasterio, y de los subsiguientes pleitos, el 28 de abril de 1767 dictó el rey una Real Disposición sobre las normas estrictas a las que debería ajustarse la construcción de las nuevas casas, que incluían la prohibición expresa de habitar las casas fuera de “jornada”.

Al fallecer Juan Esteban, que era el arquitecto del príncipe de Asturias y de los infantes y el responsable de las obras desde 1767, en 1781 se ocupó del desarrollo urbano el también arquitecto Juan de Villanueva.

A causa principalmente de la accidentada topografía del lugar (Chías y Abad, 2016), la expansión urbana quedó limitada a los sectores septentrionales, bien a lo largo del camino de Guadarrama, o del camino de El Escorial —antiguo de Madrid—. Asimismo, la complejidad de los trámites administrativos y los pleitos también fueron un obstáculo para el crecimiento sincrónico y ordenado de la población.

Por todo ello no fue posible desarrollar una planta ortogonal clara como en otros Reales Sitios —Aranjuez, San Fernando de Henares— ni dotar a todas las viviendas de accesos cómodos a causa de las pendientes (Fig. 8).

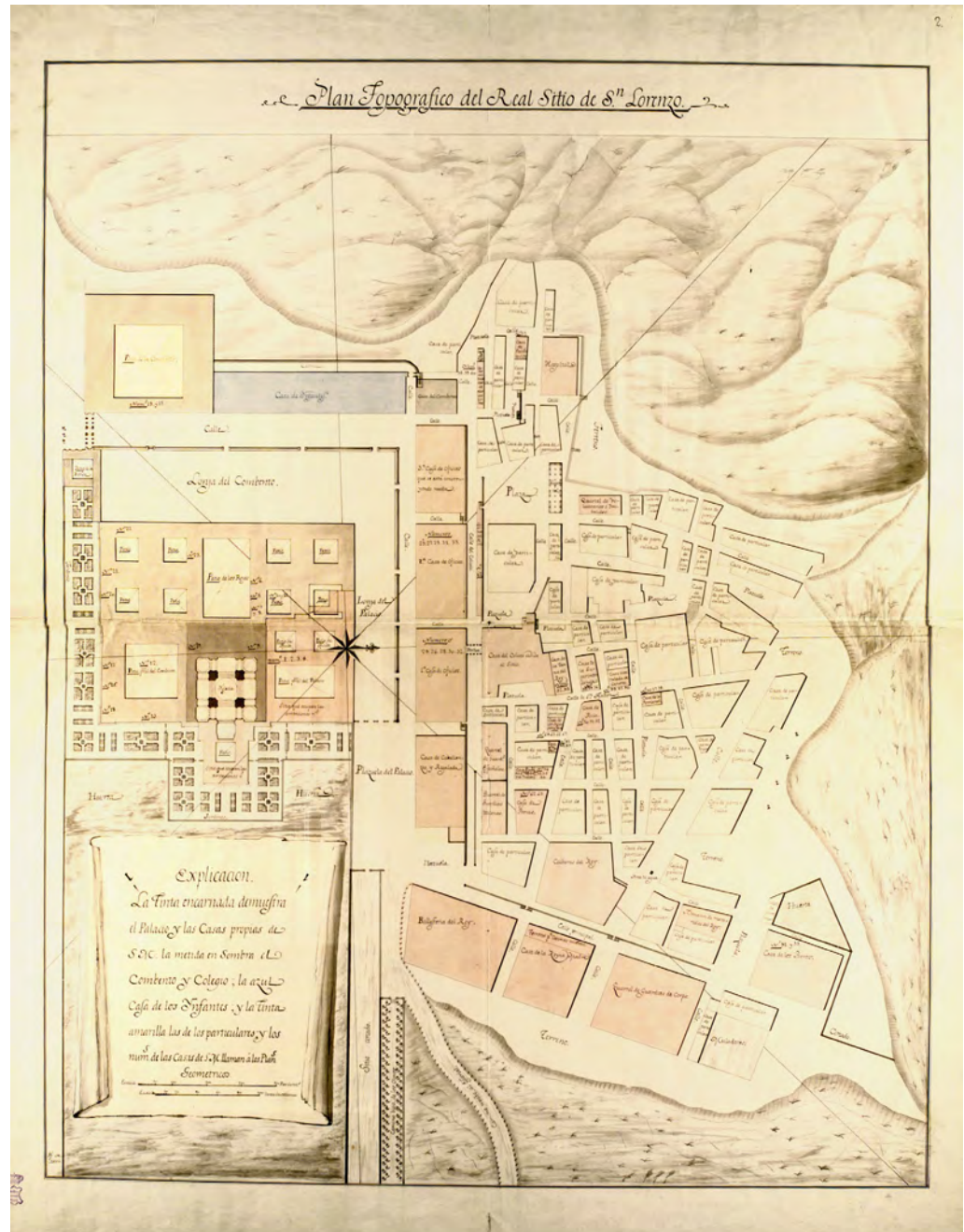


Fig. 8. M. Merlo, 1785. *Plan Topografico del Real Sitio de San Lorenzo*. Patrimonio Nacional, Archivo del Palacio Real, n.º 783. Deformación de la trama ortogonal ocasionada por la agreste topografía del lugar. El límite del crecimiento urbano bajo Carlos III se situaba en la calle del Calvario, al norte de la población. Durante el reinado de su sucesor se levantó junto al camino de Guadarrama el barrio de la Cañada, ampliación que desde el principio fue objeto de quejas por sus deficiencias.

Por cuenta del rey se levantaron edificios para los servidores y dependencias administrativas —que incluían entre otras la Casa del Ministerio de Estado o Tercera Casa de Oficios, y las Casas de la Reina y de Infantes, que cerraban la Lonja siguiendo las pautas de diseño planteadas por Juan de Herrera en el siglo XVI—; construcciones de servicio y uso público como el teatro, el hospital, la tahona o el cementerio; caballerizas, cuarteles para la guardia y otras dependencias al servicio de la caza. Un poco más lejos del Monasterio, Villanueva construyó en torno a 1773 los deliciosos casinos del Príncipe y del Infante (Chías y Abad, 2015).

Por su parte el Común de Vecinos financió la construcción de los soportales —tiendas—, el matadero, la carnicería, etc., así como el parador o fonda y la plaza de toros, desarrollando la mayor actividad a partir de 1789, fecha en la que se ampliaron las atribuciones del gobernador del Sitio¹⁴.

A las escasas iniciativas constructoras debidas a las organizaciones religiosas se añadieron también las casas de los particulares, fundamentalmente aristócratas, que sin embargo no invirtieron mucho en ellas debido a su carácter estacional.

Y para abastecer de agua al conjunto se amplió la presa del Romeral y se construyó la del Infante (Chías y Abad, 2014).

Tampoco se pudieron proponer las perspectivas escenográficas propias del urbanismo barroco, fundamentalmente debido a que el lugar principal lo ocupaba el Monasterio y la preexistente ordenación de la lonja y sus construcciones obstaculizaba cualquier planteamiento focalizador. Aquellas quedaron finalmente reducidas al diseño por parte de Villanueva de un tímido “tridente” y de un par de glorietas circulares en el nuevo camino a Guadarrama, que hoy apenas son perceptibles debido a las mejoras realizadas en el viario de acceso (Fig. 9).

En cualquier caso, el periodo más activo fue el comprendido entre 1788 y 1799, durante el cual se completaron doscientas cincuenta y una casas que ocupaban una superficie de poco más de 387.051 pies¹⁵ cuadrados, de los cuales el 40 % pertenecían al rey, el 44,6 % a particulares, el 5,5 % al Monasterio y el 9,9% al Común de Vecinos.

¹⁴ Hasta 1789 no se igualaron jurisdiccionalmente el alcalde de la Villa y el gobernador del Sitio. En este año se promulgaron las “Instrucciones para el mejor gobierno y conveniencia del Real Sitio de San Lorenzo”, iniciándose la demarcación de ambos términos en 1792.

¹⁵ Un pie castellano equivale a 0,2786 m.



Fig. 9. Juan de Villanueva, 1788. *Plan que muestra el trozo de camino que se proyecta ejecutar desde el Real Sitio de S.º Lorenzo, a continuación de la Calle de la Ballestería y Quartel de Cuardias de Corps, hasta unirse con el Camino antiguo que desde el mismo Sitio conduce a el Campillo y Guadarrama.* Patrimonio Nacional, Archivo del Palacio Real, n.º 718.

Y a pesar de las restricciones, la población permanente del Sitio fue en aumento, censándose mil trescientos habitantes —frente a los cuatrocientos de la villa de El Escorial— antes de 1782. Cuatro años después, el Censo de Floridablanca arrojaba un claro predominio de sector terciario (65 % de la población, incluyendo el clero, los criados, empleados y militares), seguida del secundario (40,8 %, esencialmente jornaleros y artesanos), frente a un escaso 20 % dedicado a la silvo-pascicultura debido a la escasez de tierras cultivables en el término.

El siglo XIX en el Real Sitio fue el reflejo de la inestable y convulsa situación del país, y su decadencia corrió pareja a la de la monarquía.

Empezó con una guerra que deterioró el patrimonio existente —ocupado por las tropas francesas— y detuvo el crecimiento durante años, y se prolongó con “jornadas” muy espaciadas en el caso de Fernando VII, hasta desaparecer durante el reinado de Isabel II.

Como consecuencia, los nobles vendieron las casas que habían levantado sin interés, y estas fueron subdivididas interiormente para convertirse en casas de vecinos u otras actividades. Los escasos edificios que se construyeron durante este periodo fueron modestos.

En 1821 —durante el Trienio Liberal— se adoptó la primera decisión política que influyó de manera esencial en la evolución posterior del patrimonio del Monasterio, pues el 1 de octubre se suprimieron todos los monasterios

de órdenes monacales, y diez días después se promulgó la Ley de Desvinculaciones que anuló todos los patronatos, fundaciones, etc., cuyos bienes pasaron al Crédito Público, considerados bienes nacionales y sujetos a desamortización.

En virtud de esta ley se enajenaron algunas fincas, casas y molinos del Monasterio, pero las ventas fueron anuladas por Real Decreto de 18 de junio de 1823 aunque la restitución de algunas no fue efectiva hasta 1835, y otras fueron objeto de pleitos y no volvieron al Monasterio (Cos Gayón, 1881: 161).

Años después, la Real Orden de 28 de junio de 1837 decretó la exclaustración que afectó a los jerónimos, y la orden se extinguiría poco después. También afectó al Real Sitio, pues quedaron paralizadas las actividades económicas que dependían del Monasterio —el batán, la fábrica de paños, el molino y la tahona, la tenería, etc.—, y sin más opciones de trabajo que las obras de restauración del propio Monasterio abandonado.

Aunque los bienes del Monasterio debían haber pasado a ser bienes nacionales y ser sometidos a desamortización, las fincas y dehesas de San Lorenzo lograron superar varios procesos desamortizadores debido a las condiciones establecidas por Felipe II en la donación, dudándose de si esta se había realizado en posesión plena o solo en usufructo. Además, había que distinguir entre la donación y las adquisiciones posteriores, de modo que para dirimir estas cuestiones y deslindar lo que eran bienes del Estado o bienes del Real Patrimonio distribuidos por todo el país, se nombró en 1838 una comisión mixta presidida por Canga-Argüelles que llegó a una solución conciliadora apoyando la donación en usufructo y evitando que las fincas fueran desamortizadas, y apoyando también que el Monasterio se adjudicara al Real Patrimonio. Sin embargo, la jurisdicción territorial del Monasterio se extinguió en 1851, uniéndose sus territorios a las respectivas diócesis en una nueva demarcación (Estal, 1964: 568-569).

El Real Decreto de 9 de febrero de 1847 se ocupó de la conservación del edificio —que ya acusaba los años de exclaustración—, y la confió a una “Real Capilla” de treinta capellanes, destinando para ello los fondos

necesarios; simultáneamente las tierras quedaban abandonadas y limitado el aprovechamiento de dehesas y bosques a la saca de carbón de leña y el arrendamiento de los pastos. Ese año tenía San Lorenzo una población de 1.442 habitantes, apenas cien más que en 1782¹⁶ (Martín Gómez, 1986).

Sin embargo, la inauguración en 1861 de una estación en El Escorial del ferrocarril de la Compañía del Norte inauguró una nueva época para el Real Sitio y favoreció su desarrollo, convertido ahora en colonia veraniega y destino para un turismo en continuo crecimiento (Sancho, 2010: 18 y 204).

No obstante, poco después se adoptaría la segunda decisión política que iba a influir de manera esencial a las posesiones del Real Patrimonio, pues tras la revolución de septiembre de 1868 los antiguos bienes del Monasterio quedaron incluidos entre los desamortizables según la Ley de 18 de diciembre de 1869. El resultado fue la venta entre 1869 y 1873 de más de 32.000 ha repartidas por las provincias de Ávila, Cáceres y Madrid —donde se encontraba el 51 % de las fincas, totalizando más de 14.500 ha. En general se vendieron enteras las grandes fincas —el 94,35 % del término municipal de San Lorenzo y el 38,8 % de los de El Escorial y Navalquejigo—, y en consecuencia se conformaron extensas propiedades particulares¹⁷.

En la zona del Escorial solo se salvaron la Dehesa de la Herrería y El Romeral, además de la huerta de los frailes y los parques de los dos Casinos, que fueron devueltas al Real Patrimonio en 1876 después de haber dependido del Ministerio de Fomento, y entregadas para su conservación a la Escuela de Montes¹⁸, que estaba recién instalada en el viejo Palacio de Godoy.

Afortunadamente en 1885 se hicieron cargo los agustinos del convento, biblioteca, iglesia, panteón y colegio —con el nombre de Real Colegio Alfonso XII—, comenzando una etapa de reconstrucción material, cultural, académica e investigadora del Monasterio (Campos, 2010), que en cierto modo recuperó los fines y el espíritu primitivos, y que ha llegado a nuestros días con un violento paréntesis durante la guerra civil.

También tuvo mucha repercusión en el desarrollo de San Lorenzo como lugar de veraneo la venta de las fincas urbanas. En concreto, así surgió el barrio de

¹⁶ Colmenar contaba entonces con 3.728 habitantes, y Valdemorillo con 1.223. Toda la provincia, incluyendo Madrid, totalizaba 404.741 habitantes.

¹⁷ A partir de la década de 1970 estas grandes fincas se fueron parcelando por sus bordes para crear nuevas urbanizaciones de viviendas colectivas y chalés, muchas de ellas adquiridas por veraneantes.

¹⁸ A la que se debe también la repoblación del Monte Abantos.

Terreros, al este del camino de Guadarrama, el barrio de El Plantel, lindando con el Patio Largo de la Casa de Infantes, y posteriormente el del Romeral hacia la presa homónima, que incluía la instalación de un tranvía, un funicular, un hotel y un camino.

Simultáneamente también se promovieron los barrios de Casas Baratas, uno por el Sindicato Obrero católico, y otro por la Cooperativa Obrera, de modo que en 1888 había en el Real Sitio 3.157 habitantes de derecho y 3.233 de hecho, que en 1900 pasaron a ser 4.223 y 4.440 respectivamente.

Un veraneante narraba así el ambiente que existía en algunas dependencias del Monasterio en 1884:

Era costumbre de nuestras familias, tolerada por el Real Patrimonio, hacer tertulia, a modo de sobremesa del almuerzo, hasta que el sol caído permitía aspirar el salutífero aire serrano paseando por los Alamillos, La Herrería o el camino de las Arenitas, en el fresco asilo del claustro bajo del Monasterio. Llevaban allí las damas sus sillas de tijera para hacer labor, tal cual señor su plegable butaca de lona donde leer o dormirar, sentábanse amas y niñeras cuando no en taburetes sobre ruedas de pleita, y mientras los pequeñuelos correteaban y jugaban [...] los adolescentes pavisosos paseábamos entre los grupos nuestra petulante displicencia [...] y subir de vez en cuando y de uno en uno a la Biblioteca para pedir libros, imaginarios los más de ellos [...] sin otra mira que hacer trabajar en balde e irritar al pacientísimo bibliotecario, un sacerdote polaco, Don Félix Rozanski, a quien nuestra irrespetuosa pandilla, no contenta con importunarle, bautizó injustamente con el remoquete de *Padre Rabianski*. Calcúlese la novedad que haría en la invasora colonia, gratuita usufructuaria estival de una parte de la planta baja del Real Monasterio, la sorprendente noticia de que la Intendencia de Palacio había entregado la Basílica, Convento, Colegio y Biblioteca a los cuidados de la Orden Agustiniiana. Era el desahucio de la abusiva posesión [...] (Llanos y Torriglia, 1930: 199).

El aumento de veraneantes hizo surgir iniciativas para mejorar las comunicaciones con Madrid, como el proyecto de un tranvía directo desde San Antonio de la Florida en 1915. En ese mismo año, unos "Juegos Florales" fueron el último intento fallido para que San Lorenzo continuase siendo Real Sitio: se invitó a los reyes y asistió la infanta Isabel que estaba veraneando en La Granja.

Fue el gobierno de la Segunda República el que declaró el 3 de junio de 1931 Monumentos Histórico-Artísticos el Monasterio, sus jardines, las tres Casas de Oficios, la Compañía, la Casa de Infantes, la Casa de la Reina, y la Casita de Arriba.

El año siguiente, la ley de Patrimonio de la República impuso un enfoque totalmente diferente, asignando una función eminentemente cultural a los bienes del patrimonio, así como un uso representativo del presidente. El Escorial se destinaba ya a un uso turístico, y el parque y la Casita del Príncipe “a recreo público” (Díez Moreno, 1989). Habría que esperar a 1961 para que el Decreto 2418/1961 de 16 de noviembre declaraba Paraje Pintoresco el Pinar de Abantos y Zona de la Herrería del Real Sitio de San Lorenzo. Y a 1971 para que fuera declarado Conjunto Histórico-Artístico el casco urbano de San Lorenzo¹⁹.

Finalmente, el 7 de marzo de 1940 se promulgó la Ley que devolvió al Patrimonio —desde entonces Nacional— la administración de los Reales Patronatos (Sancho, 1995: 59). Ese mismo año llegaron a San Lorenzo doce mil veraneantes, cuando el pueblo tenía 5.753 habitantes de derecho y 6.357 de hecho.

CONCLUSIONES

Tanto el patrimonio monumental como el paisajístico son recursos de gran fragilidad, y el turismo es actualmente uno de los principales causantes de su degradación, que afecta tanto al soporte geográfico físico, como a las construcciones del hombre. Las referencias visuales son las primeras llamadas de atención sobre los estados de degradación o abandono, pero apenas son los signos finales del gran problema subyacente que es el de la desestructuración del territorio.

El poder conocer de antemano la percepción colectiva que tienen de un paisaje concreto y la valoración que hacen de él —aplicando métodos conocidos como el uso de fotografías— no solo resultará útil en la ordenación del territorio, sino también en la planificación de los propios espacios turísticos.

Es imprescindible desarrollar una planificación turística que integre la dimensión territorial y espacial en todas sus vertientes, explorando las posibilidades de su potencial recreativo y cultural conjunto a escala regional, recurriendo a técnicas de ordenación territorial sensibles a los problemas ambientales y basadas en el consenso social, que evite los “guetos” turísticos.

¹⁹ En 1984 el Monasterio y Sitio de San Lorenzo fueron incluidos en la lista del patrimonio Mundial de la UNESCO.

Por otra parte, no se trata de mantener los territorios ni los paisajes históricos congelados —y si tal fuera el caso, ¿en qué momento histórico?— sino de preservar sus cualidades y los elementos originales sin cuestionar los procesos dinámicos que tienen lugar dentro de ellos.

Es el único modo de consolidar el futuro de la oferta turística en los Reales Sitios.

BIBLIOGRAFÍA

- AZAÑA, Manuel (1992), *Memorias políticas y de guerra (1931-1939)*, Obras Completas, 4 vols. Madrid: Ed. Afrodisio Aguado.
- BALLESTER, José M.^a (2004), "Prólogo", en Rafael MATA y Concepción SANZ (eds.), *Atlas de los paisajes de España*. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, Ministerio de Medio Ambiente, p. 11.
- BERNECKER, Paul (1956), *Die Stellung des Fremdenverkehrs in Leistungssystem der Wirtschaft*. Viena: Österreichischer Gewerbeverlag.
- BRUNET, Roger (1974), "Espace, perception et comportement", *L'Espace Géographique*, n.º 3, pp. 189-204.
- CAMPOS Y FERNÁNDEZ DE SEVILLA, Francisco Javier (2010), "Grafitos en el Real Monasterio del Escorial", *Anuario Jurídico y Económico Escorialense*, n.º 43, pp. 483-510.
- CHÍAS, Pilar (2013), "Territorio y paisaje en el entorno del Monasterio de San Lorenzo de El Escorial: Planos y vistas desde el dibujo de Hatfield House a Guesdon", *Revista EGA Expresión Gráfica Arquitectónica*, n.º 22, pp. 38-49. doi:10.4995/ega.2013.1687.
- CHÍAS, Pilar (2014), "Fincas y cazaderos reales en el entorno del Monasterio de San Lorenzo de El Escorial: tradición medieval e influencia flamenca", *Revista EGA Expresión Gráfica Arquitectónica*, n.º 23, pp. 46-53. doi: 10.495/ega.2014.2171
- CHÍAS, Pilar (2015), "Cuelgamuros: Territorio y paisaje con figuras", *Academia, Boletín de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Anexo II: Pedro Muguruza Otaño (1893-1952). Arquitecto y académico*. Madrid: Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, pp. 161-178.
- CHÍAS, Pilar (2016), "Los Reales Sitios en España: de cazaderos reales a poblaciones consolidadas. Territorio, paisaje y ciudad", en Miguel Ángel CHAVES MARTÍN (ed.), *Ciudad, Arquitectura y Patrimonio*. Madrid: Grupo de Investigación Arte,

- Arquitectura y Comunicación en la Ciudad Contemporánea. Universidad Complutense de Madrid, pp. 29-42.
- CHÍAS, Pilar (2017), "Dos siglos de revitalización en la iconografía del Monasterio de El Escorial, 1600-1800", *Revista EGA Expresión Gráfica Arquitectónica*, n.º 29, pp. 28-37. doi: 10.4995/ega.2017.6691.
- CHÍAS, Pilar y ABAD, Tomás (2014), "La construcción del entorno del Monasterio de San Lorenzo de El Escorial. Agua, territorio y paisaje", *Informes de la Construcción*, n.º 66(536): e046. doi: <http://dx.doi.org/10.3989/ic.14.027>.
- CHÍAS, Pilar y ABAD, Tomás (2015), "La imagen de San Lorenzo de El Escorial desde las Ordenanzas de Carlos III", en Miguel Ángel CHAVES MARTÍN (ed.), *Arquitectura, Patrimonio y Ciudad*. Madrid: Grupo de Investigación Arte, Arquitectura y Comunicación en la Ciudad Contemporánea. Universidad Complutense de Madrid, pp. 105-112.
- CHÍAS, Pilar y ABAD, Tomás (2016), "La transformación de la topografía y del paisaje en la construcción del Monasterio de El Escorial", *Informes de la Construcción*, n.º 68(543): e159. doi: <http://dx.doi.org/10.3989/ic.15.142>.
- COS GAYÓN, Fernando (1881), *Historia jurídica del Patrimonio Real*. Madrid: Imprenta de Enrique de la Riva.
- COSGROVE, Denis (1984), *Social Formation and Symbolic Landscape*. Londres: Croom Helm.
- DÍEZ MORENO, F. (1989), "La evolución constitucional del Patrimonio Nacional", *Reales Sitios*, n.º extraordinario, XXV aniversario, pp. 15-30.
- ESTAL, Gabriel del (1964), "El Escorial en la transición de San Jerónimo a San Agustín (Titularidad jurídica y circunstancia histórica)", en VV. AA., *Monasterio de San Lorenzo el Real. El Escorial en el cuarto centenario de su fundación, 1563-1963*. El Escorial, pp. 578-584.
- FERNÁNDEZ FUSTER, Luis (1967), *Teoría y técnica del turismo*, 2 vols. Madrid: Editora Nacional.
- GARCÍA ÁLVAREZ, Jacobo, MARTÍNEZ DE PISÓN, Eduardo y ORTEGA CANTERO, Nicolás (2013), "Paisaje e identidad. La valoración "identitaria" del paisaje en el horizonte institucionalista, en la Generación del 98 y en Ortega y Gasset", en Antonio MORALES, Juan Pablo FUSI y Andrés DE BLAS (coords.), *Historia de la nación y del nacionalismo español*. Barcelona: Galaxia Gutenberg, pp. 779-788.
- LLANOS Y TORRIGLIA, F. de (1930), "Discurso de Contestación al Discurso de Ingreso en la Real Academia de la Historia del P. Fr. Julián Zarco Cuevas", en *Los*

- Jerónimos de San Lorenzo el Real del Escorial*. San Lorenzo del Escorial: Imprenta del Real Monasterio.
- LOWENTHAL, David (1978), "Finding Valued Landscapes", *Progress in Human Geography*, n.º 2(3), pp. 373-418.
- MARTÍN GÓMEZ, Pedro (1986), "El futuro del Real Sitio de San Lorenzo", en VV. AA. *Población y Monasterio [El Entorno], IV Centenario del Monasterio de El Escorial*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, pp.117-133.
- MÍNGUEZ, M.ª del Carmen (2007), *Patrimonio cultural y turismo en los Reales Sitios de la Comunidad de Madrid y sus incidencias en el territorio*. Tesis doctoral dirigida por Miguel Ángel TROITIÑO VINUESA, Madrid: Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografía e Historia, Departamento de Geografía Humana.
- MIOSSEC, Jean-Marie (1976), "Eléments pour une théorie de l'espace touristique", *Les Cahiers du tourisme*, n.º 36, Série C.
- MUÑOZ ESCALONA, Francisco (2004), "El paradigma austríaco y el estudio del turismo. Contribuciones a la economía". Disponible en: <<http://www.eumed.net/ce/>> (Fecha de consulta: 4 de agosto de 2017).
- NOGUÉ, Joan (1989), "Paisaje y turismo", *Estudios turísticos*, n.º 103, pp. 25-40.
- NOGUÉ, Joan (1992), "Turismo, percepción del paisaje y planificación del territorio", *Estudios turísticos*, n.º 115, pp. 45-54.
- NORVAL, Arthur Joseph (1936), *The Tourist Industry*. Londres: Sir Isaac Pitman & Sons, Ltd.
- ORTEGA CANTERO, Nicolás (1990), "El paisaje de España en los viajeros románticos", *Eria: Revista cuatrimestral de geografía*, n.º 22, pp. 121-137.
- OSSIPOW, Paul (1951), "Contribution à la notion de tourisme", *Revue de Tourisme*, n.º 2 (avril-juin 1951), pp. 71-73.
- PEARCE, Douglas (1987), *Tourism Today. A Geographical Analysis*. Harlow, Essex: Longman Scientific & Technical.
- PIERCE, Douglas G. (1979), "Towards a geography of tourism", *Annals of Tourism Research*, n.º 6(3) (July-September 1979), pp. 245-272.
- SANCHO, José Luis (1995), *La arquitectura de los Sitios Reales. Catálogo histórico de los palacios, jardines y patronatos reales del Patrimonio Nacional*. Madrid: Patrimonio Nacional, Fundación Tabacalera.
- SANCHO, José Luis (2010), *Real Monasterio de San Lorenzo de El Escorial*. Madrid: Patrimonio Nacional.

- STRADNER, Josef (1890), *Die Förderung des Fremdenverkehrs, Kulturbildern aus Steirmark*. Graz: Leykam.
- TROITIÑO VINUESA, Miguel Ángel, DE LA CALLE VAQUERO, Manuel y GARCÍA HERNÁNDEZ, María (2000), "Las ciudades históricas españolas como destinos turísticos. Patrimonio cultural", en Luis VALDÉS PELÁEZ (dir.) *La actividad turística española en 1999*. Madrid: Asociación Española de Expertos Científicos en Turismo, AECIT, pp. 545-556.
- TROITIÑO TORRALBA, Libertd (2003), *La región turística de Madrid: Características básicas y aproximación a las interdependencias funcionales*. Trabajo de investigación de doctorado (DEA) inédito, Madrid: Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografía e Historia, Departamento de Geografía Humana.
- TURRI, Eugenio (1979), *Semiologia del paesaggio italiano*. Milán: Longanesi.
- VALENZUELA, Manuel (1974), "El Escorial. De Real Sitio a núcleo turístico-residencial", *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, tomo X, pp. 363-420.
- VALENZUELA, Manuel (1996), "Turismo y territorio: Ideas para una revisión crítica y constructiva de las prácticas espaciales del turismo", *Estudios turísticos*, n.º 90, pp. 47-56.
- VALERO, Alet (1991), "Chemin de fer et tourisme: l'exemple de Norte Principal (1877-1930)", *Mélanges de la Casa de Velázquez*, tomo 27(3), pp. 5-46.
- ZARCO, Julián (ed.) (1917), *Documentos para la historia del Monasterio de San Lorenzo El Real de El Escorial*, vol. II. Madrid: Imprenta Helénica.

EL IMPACTO DEL TURISMO SOBRE LOS CENTROS URBANOS. CONSIDERACIONES SOBRE EL CASO DE MADRID*

Manuel **de la Calle Vaquero**
Universidad Complutense de Madrid

PRESENTACIÓN Y PLANTEAMIENTO

Si se atiende a lo que ha sucedido desde principios de la centuria, no cabe duda en afirmar que estamos en el siglo del turismo urbano. Las ciudades están recibiendo buena parte del flujo turístico mundial y su importancia como espacios de recepción turística sigue aumentando. El *Global Destination Cities Index* correspondiente a 2016 sitúa a Londres como el primer destino europeo de turismo urbano, con 19,06 millones de turistas internacionales. También se registran cifras muy elevadas en otras ciudades de primer orden: París (15,45), Dubai (14,87), Singapur (13,1), Nueva York (12,7), Barcelona (8,36) o Viena (6,42). La cuantificación del flujo turístico interno es más dificultosa, aunque las estimaciones locales apuntan a 39,1 millones de turistas nacionales en Nueva York, 11,5 en Londres, 10 en Sao Paulo y 5,7 en Berlín (WTO, 2012).

En los países de antigua tradición urbana, buena parte de la mirada y uso turístico se centra sobre los núcleos históricos. Estos espacios responden a diferentes denominaciones: cascos antiguos, centros históricos... y "paisajes urbanos históricos", expresión de reciente incorporación al corpus de la UNESCO sobre patrimonio urbano. Cada término tiene connotaciones diferentes, no obstante, se reconoce su naturaleza y valor como bienes patrimoniales urbanos, conjunción de dimensiones morfológicas, funcionales, sociales y culturales en situación de equilibrio dinámico (Lalana, 2011). En tanto que espacios vivos, estas zonas sufren intensas y distintas transformaciones, aunque existe bastante consenso sobre la importancia que tiene el desarrollo del turismo en su dinámica.

* Este texto expone resultados parciales obtenidos en el marco de dos proyectos de investigación que tienen como referencia Madrid: *Transformaciones del Paisaje Urbano Histórico Inducidas por el Turismo: Contradicciones y Controversias, Gobierno y Gobernanza Local* (CSO2016-75470-R / PAITUR-Ciudad) 2017-2020, proyecto de I+D+I correspondiente al Programa Estatal de Investigación, Desarrollo e Innovación Orientada a los Retos de la Sociedad; y al proyecto *Los Conjuntos Patrimoniales como Activos Turísticos de la Comunidad de Madrid: Problemas y Oportunidades en Perspectiva Territorial* (PTR-TUR-CM S2015/HUM-3317) 2016-2019, programas de Actividades de I+D entre grupos científicos de la Comunidad de Madrid (Ciencias Sociales y Humanidades).

En un nivel general, se entiende por impactos turísticos los cambios que se producen como consecuencia de la aparición y desarrollo de la actividad turística (Wall, 2002). Estos cambios son extremadamente variados, aunque su sentido y alcance viene determinado por el volumen y las características de la afluencia de visitantes, así como por las condiciones propias del lugar que recibe a dichos visitantes. No obstante, estos impactos se suelen agrupar en tres categorías: físicos, económicos y socio-culturales, de acuerdo al esquema clásico propuesto por Mathieson y Wall (1990). Además, hay que considerar las percepciones de las partes relacionadas directa o indirectamente con el desarrollo turístico, fundamentalmente la comunidad local, el sistema político-administrativo y también los visitantes. La capacidad de carga turística de un lugar viene determinada por este conjunto de factores (García, 2000 y 2003), aunque generalmente se asocia al tipo de impacto o percepción con el umbral más restrictivo.

Durante años, la producción científica y la doctrina institucional se han limitado a ensalzar la contribución del turismo al bienestar urbano. Si bien existen muchos trabajos sobre los efectos negativos del desarrollo turístico, se limitaban a las áreas costeras, espacios naturales y zonas de asentamiento de grupos étnicos vulnerables. Solo recientemente se ha llamado la atención sobre los efectos perversos de la actividad turística en los centros urbanos, cuya constatación más o menos interesada ha generado un fenómeno de turismofobia que se manifiesta de diferentes formas.

Este trabajo supone una aproximación inicial al análisis de los impactos del turismo sobre el centro de Madrid. Toma como base los trabajos realizados sobre ciudades históricas (Calle, 2002) y otros espacios sometidos a una intensa presión turística (García, Calle y Yubero, 2017). Después de esta presentación, se realiza una breve semblanza del centro histórico de la ciudad, atendiendo a sus valores patrimoniales, su significado urbano y dimensiones turísticas. La tercera parte se centra en identificar los impactos físicos que genera la actividad turística y en la cuarta se abordan los efectos socioeconómicos, que se despliegan a distintas escalas. El epígrafe quinto recoge las posiciones de las diferentes partes interesadas, en especial de los actores con mayor voz. Y en concreto, se da cuenta de la acción municipal en la materia. En última instancia, se presentan unas reflexiones a modo de síntesis final.

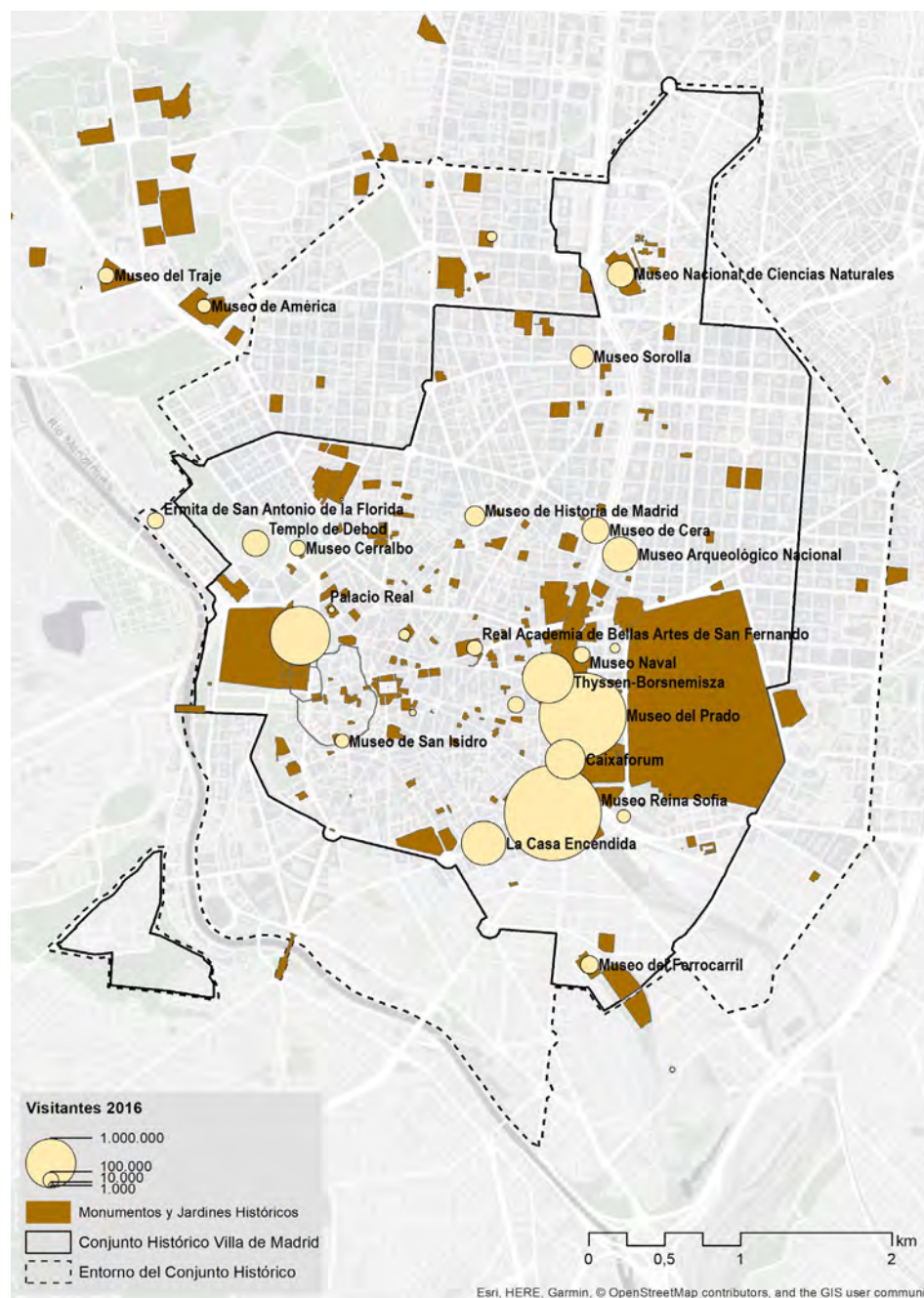
EL CENTRO HISTÓRICO DE MADRID: VALORES PATRIMONIALES, SIGNIFICADO URBANO Y DIMENSIONES TURÍSTICAS

Mediante Decreto 41/1995, de 27 de abril, se declara el Recinto de la Villa de Madrid como Bien de Interés Cultural en la categoría de Conjunto Histórico (BOCM n.º 120, 22 de mayo de 1995). El decreto establece además un amplio entorno de protección a efectos de salvaguardar la integridad del núcleo histórico. Esta declaración coincidió con el proceso de revisión municipal del planeamiento, lo que favoreció la coordinación de la propuesta entre patrimonio y urbanismo. El Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 delimita el BIC y su entorno como Área de Planeamiento Específico Centro Histórico (APE 00.01), un espacio de características urbanas homogéneas y problemas comunes de protección del patrimonio que requiere de un régimen especial de protección.

La delimitación adoptada engloba los ámbitos que se corresponden con tres fases del crecimiento histórico de Madrid. El primero es el recinto medieval, cuyo núcleo original está conformado por el asentamiento musulmán que conquista Alfonso VI en 1185. El segundo es la ciudad de la Edad Moderna, cuando la ciudad deviene en centro político-administrativo de la monarquía hispánica, primero con la dinastía de los Austrias y después con los Borbones. Estos dos ámbitos se corresponden con la ciudad preindustrial, un espacio urbano de crecimiento espontáneo, de notable densidad y trama irregular. Es el espacio que en el imaginario colectivo se sigue asociando al casco antiguo de la ciudad y, en términos de administración municipal, forma el distrito Centro. El tercer ámbito se corresponde con la propuesta de Castro para el ensanche de Madrid (1857), ajustándose el entorno de protección al ensanche realmente ejecutado. Frente al casco antiguo, domina una trama ortogonal propia de un crecimiento planificado.

El centro histórico ocupa unas dos mil hectáreas y acoge buena parte del patrimonio de la ciudad: la cornisa sobre el Manzanares, referente visual que aparece en formatos tan dispares como las vistas urbanas del siglo XVI y los carteles turísticos de principios del XX; los jardines y parques históricos, caso del Retiro; conjuntos edificatorios y sectores urbanos con personalidad propia, desde la Puerta del Sol hasta el barrio de Lavapiés; el sustrato arqueológico, que aflora de forma muy puntual; los edificios monu-

mentales, desde los palacios hasta los antiguos edificios industriales; e incluso distintas infraestructuras imprescindibles para el funcionamiento de la ciudad (puentes, estaciones de ferrocarril, etc.). La condición de Madrid como capital de España es causa de la potencia y singularidad de este patrimonio, manifestación material del poder desde los albores de la Edad Moderna. En la actualidad, este patrimonio se encuentra amparado por diferentes regímenes de protección: Bienes de Interés Cultural para monumentos, zonas arqueológicas y sitios históricos, de marco estatal; Bienes de Interés Patrimonial, de referencia autonómica; y Bienes sujetos a Protección Urbanística, catalogados a nivel municipal. Además del patrimonio inmueble, este espacio central acoge diferentes muestras del patrimonio inmaterial (desde las procesiones hasta las fiestas populares) y ha sido volcado en obras artísticas de muy diferente formato (pintura, literatura, cine, etc.). En última instancia, la propia mezcla de usos y gentes es un valor patrimonial característico de este paisaje urbano histórico, un aspecto que contrasta con la forma de construir ciudad de buena parte de los siglos XX y XXI (Fig. 1).



(Página anterior)

Fig. 1. Conjunto Histórico de la Villa de Madrid.

El centro histórico comprende la totalidad del distrito Centro y parte de los distritos de Moncloa-Aravaca, Chamberí, Chamartín, Salamanca, Retiro y Arganzuela. La discordancia entre las delimitaciones urbanístico-patrimonial y administrativa dificulta una aproximación estadística a este espacio de la ciudad. Si se toma como referencia los barrios administrativos comprendidos total o parcialmente en la APE 00.01, a fecha de enero de 2018 el centro era habitado por 608.577 personas, el 18,81 % de la población del municipio de Madrid. Más allá de su condición de espacio residencial plural y complejo (Hernández *et al.*, 2007), se trata de un área de concentración de actividad económica, fundamentalmente de servicios, y elevado simbolismo a distintos niveles. Es el centro de la ciudad, pero también de una región urbana de funcionamiento metropolitano que ronda los 7,3 millones de habitantes y trasciende los límites de la Comunidad de Madrid (VV. AA., 2014).

El centro histórico también es el corazón turístico de la ciudad. Esta presenta el perfil característico de los grandes destinos turísticos urbanos, donde coexiste un conjunto amplio de modalidades turísticas que responden a las múltiples motivaciones de los visitantes. Existe un turismo de ocio cultural, fundamentado en el recorrido por los principales espacios patrimoniales y, sobre todo, la visita a las grandes pinacotecas (3,64 millones de visitantes en el Museo Reina Sofía durante 2017, 3,03 en el Prado y 1,06 en el Thyssen). La doble condición de capital político-administrativa y gran nodo de actividad económica favorece el desarrollo del turismo de negocio en sus diferentes formatos: turismo de reuniones, turismo de ferias y otro tipo de viajes. De forma progresiva, aumenta la importancia del turismo LGTB, el turismo de estudios, el turismo idiomático e incluso el turismo deportivo. Y las compras, ya sea como motivación o complemento del viaje, adquieren su mayor protagonismo en los espacios centrales de la ciudad.

De acuerdo con los datos de la Encuesta de Ocupación Hotelera del Instituto Nacional de Estadística, durante 2017 la ciudad registró un total 9.326.263 turistas alojados en hoteles. Estos turistas generaron 19.242.828 pernoctaciones, lo que sitúa a Madrid en el quinto puesto de las ciudades europeas (ECM, 2018), por detrás de Londres (92,4 millones), París (47,3), Berlín (31,2) y Roma (29,3). A nivel dinámico, suponen las cifras más elevadas de toda la serie

histórica, con un incremento respecto a 1999 del 100,53 % en el número de viajeros y de 83,64 % en las pernoctaciones. Es más, este crecimiento se ha acelerado en los últimos años, acompañado de cambios cualitativos de difícil registro en las estadísticas oficiales. El turismo extranjero, fundamentalmente europeo, supone el 50 % de los visitantes alojados en hoteles, aunque tiende a incrementarse. La distribución temporal de la actividad es bastante estable y, como rasgo negativo, la duración de la estancia se limita a dos pernoctaciones por viajero. No obstante, estos datos únicamente reflejan la dinámica y estructura del turismo asociado a los establecimientos hoteleros. La afluencia turística de la ciudad también incorpora los turistas alojados en otro tipo de establecimientos, caso de los apartamentos y viviendas de uso turístico. Y también el flujo excursionista, de los visitantes que no duermen en la ciudad ya sea porque regresan en el mismo día a su lugar de residencia o de pernoctación turística. Ambos componentes resultan de muy difícil cuantificación, aunque sin duda presentan niveles de crecimiento superiores a los del turismo alojado en los hoteles de la propia ciudad de Madrid.

Como se ha señalado anteriormente, la actividad turística tiende a concentrarse en determinadas zonas del centro histórico. Dentro de este, Barrado (2010) diferenció dos grandes sectores: el "Madrid turístico cultural y de ocio", que se corresponde casi totalmente con el distrito Centro, y el "Madrid del turismo de negocios", que se extiende por el barrio de Salamanca y en torno al eje de la Castellana hasta Chamartín. Más recientemente Salas Olmedo *et al.* (2018) se han aproximado a la huella digital que dejan los turistas en Panoramio (como aproximación a los espacios de la visita), Foursquare (espacios del consumo) y Twitter (interacciones con bastante asociación a los espacios del alojamiento). La agrupación de datos a nivel de sección censal refleja una alta densidad turística en el distrito Centro, un área turística multifuncional con una elevada concentración de recursos, comercios y alojamientos. La huella turística digital se extiende fuera de este núcleo central por un conjunto amplio de secciones de dentro y fuera del centro histórico. No obstante, estas secciones presentan una especialización turística mucho más acusada, con sectores urbanos donde prima la visita (por ejemplo, Madrid Río), el consumo (barrio de Salamanca) o las interacciones sociales una vez en el alojamiento (zona septentrional del Ensanche).

EL IMPACTO FÍSICO DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA: DIMENSIONES Y ESPACIOS

Las ciudades son ante todo una creación cultural, un espacio diseñado y construido para acoger a las poblaciones humanas. En consecuencia, presentan una elevada capacidad para absorber el turismo. A nivel general, el impacto físico responde a la repercusión del turismo sobre las condiciones de calidad ambiental de los espacios afectados, que a su vez tiene distintas dimensiones. En términos ecológicos, los visitantes consumen recursos (agua, energía, etc.) y generan residuos y contaminación, aspecto este último que afecta directamente a la salud de los moradores en las zonas afectadas. Si bien existe un consenso generalizado en la importancia de estos impactos, las dificultades para cuantificar y caracterizar la afluencia de visitantes impiden determinar su incidencia concreta sobre el ecosistema urbano.

Una segunda dimensión del impacto físico corresponde a la incidencia del turismo sobre la morfología urbana. Esta morfología hace referencia a las formas de la ciudad, la disposición en el espacio que adoptan los diferentes componentes físicos que conforman el tejido urbano. Y se despliega a diferentes escalas, desde el conjunto del centro histórico hasta, pasando por vistas y escenas, cada uno de sus edificios. En un nivel indirecto, buena parte de las intervenciones de mejora sobre distintos sectores urbanos incorporan el turismo como argumento justificativo: la remodelación de la Plaza de Oriente (1994-1997), el soterramiento parcial de la M-30 y la creación de Madrid Río (2007-2011) o los proyectos previstos en Plaza de España y, más a largo plazo, el Paseo del Prado. Este argumento también se ha utilizado en las operaciones de peatonalización (Fuencarral, Arenal, etc.) y ampliación del espacio de tránsito peatonal (Gran Vía), ya que se supone que tienen como consecuencia indirecta el crecimiento de la actividad turística. Y también en la implantación de grandes equipamientos culturales con una fuerte orientación hacia el ocio, fundamentalmente museos. A veces se trata de instalaciones de nuevo cuño (Caixa Forum, Matadero, etc.), en otros casos ampliaciones/renovaciones de amplio calado (museos nacionales del Prado y Arqueológico, también en el centro histórico).

Si bien en estas operaciones se recurre frecuentemente al argumento turístico, se trata de iniciativas de mucho mayor alcance. La alusión al turismo responde a motivos de oportunidad, a efectos de justificar estas

intervenciones en términos de inversión en atractivo urbano e incluso acceder a financiación internacional. De hecho, el turismo aparece como vector directo de transformación física de la ciudad histórica en muy pocas ocasiones, en especial con la implantación de hoteles y otras fórmulas de alojamiento comercial. De acuerdo con los datos del Registro de Establecimientos Turísticos correspondientes a 2017, en el municipio de Madrid se encuentran 9.498 establecimientos de alojamiento que cuentan con 61.765 habitaciones y 108.518 plazas. La oferta convencional, formada por hoteles, hostales, pensiones, apartahoteles y apartamentos, está compuesta por 1.147 locales (el 12,08 % del total), 52.896 habitaciones (85,64 %) y 97.545 plazas (89,89 %). Buena parte de esta oferta está situada en el distrito Centro: el 64,75 % de los establecimientos y el 34,85 % de las plazas. Si se añade la planta del resto de los distritos comprendidos parcial o totalmente en el área declarada Conjunto Histórico, estos valores alcanzan 79,86 % y 61,47 %.

Durante mucho tiempo la implantación de estos alojamientos obedecía a dos lógicas. De una parte, existía una serie de hoteles de grandes dimensiones que ocupan edificios completos, generalmente situados en calles y plazas de notable amplitud. De otra, un número muy elevado de pensiones y hostales, de menor calidad y precio, negocios más pequeños que ocupaban una o varias plantas de edificios con otros usos, desde oficinas hasta viviendas. De hecho, prácticamente el 80 % de esta oferta se sitúa en el distrito Centro, de ahí que el tamaño medio de los establecimientos de alojamiento sea más bajo en este distrito (45,76 plazas) que en el conjunto de la ciudad (85,04). En la actualidad se ha incrementado la variedad de estrategias de implantación. El centro histórico sigue siendo un espacio altamente demandado para ubicar hoteles de alta categoría y grandes dimensiones, muchas veces asociados a operaciones muy complejas con intervención del sector financiero, grandes promotoras-constructoras y cadenas hoteleras. Como ejemplo, cabe citar los desarrollos de la manzana de Canalejas y Plaza de España, sometidos a gran polémica por su afectación al patrimonio histórico. Implican además cambio de uso e implantación de grandes nodos de movilidad rodada en un área donde se pretende calmar el tráfico. Un segundo tipo corresponde a los hoteles *boutique* u hoteles con encanto, establecimientos de menores dimensiones y servicio esmerado que generalmente ocupan antiguos edificios residenciales en calles de menores dimensiones. Si bien mantienen la forma

externa, el edificio se adapta completamente al uso hotelero, buscando captar la atención de un cliente cosmopolita amante del centro urbano y sensible a los diseños esmerados. También ha crecido el número de edificios ocupados enteramente por apartamentos. De los 94 establecimientos registrados en el municipio (9.674 plazas), 41 se encuentran en el distrito Centro (1.689 plazas). Y la aparición de *hostels*, hosterías o albergues (*DECRETO 65/2013, de 1 de agosto, por el que se regulan las hosterías (hostels) de la Comunidad de Madrid*), nueva categoría de alojamiento que generalmente implica el uso de habitaciones colectivas, de amplia tradición en otras capitales de Europa y que en muchas ocasiones implica la reconversión de antiguos hostales y pensiones. Pueden comprender la totalidad de un edificio o solo una parte siempre que dispongan de acceso directo y exclusivo a la vía pública (Fig. 2).

La estrecha relación entre patrimonio y alojamiento, que se manifiesta a una escala urbana por la concentración de la oferta en el centro histórico, también queda reflejada en el ámbito de la edificación. De acuerdo a los datos del Ayuntamiento (2016), cerca del 70 % de los establecimientos de hospedaje convencional se ubican en edificios con algún nivel de protección, según los niveles y grados establecidos por el plan general vigente. Un total de 114 negocios se ubican en edificaciones con nivel de protección uno, que busca mantener el conjunto de características arquitectónicas y constructivas, volúmenes, formas y elementos decorativos. Otros 288 corresponden al nivel dos, en su práctica totalidad al grado estructural, enfocado a la conservación de la volumetría y los elementos arquitectónicos más destacados. Y 394 al tres, donde la protección no se extiende a la totalidad del edificio, sino solo a determinados valores. Como indican los responsables municipales, el nivel de protección refleja el valor patrimonial del edificio, fundamentalmente en términos de calidad y estética.

El hecho de que la implantación de muchos hoteles por parte de los operadores se produzca en edificios históricos en los que se realizan importantes obras de conservación (y que son más difícilmente asumibles por los propietarios de edificios destinados al uso residencial, debido a que no generan las mismas rentabilidades), favorece la recuperación y puesta en valor de los mismos para el público en general (p. 50).

Y eso a pesar de que ello complica las condiciones de diseño y de provisión de servicios, y por lo tanto su calificación por número de estrellas (Fig. 3).

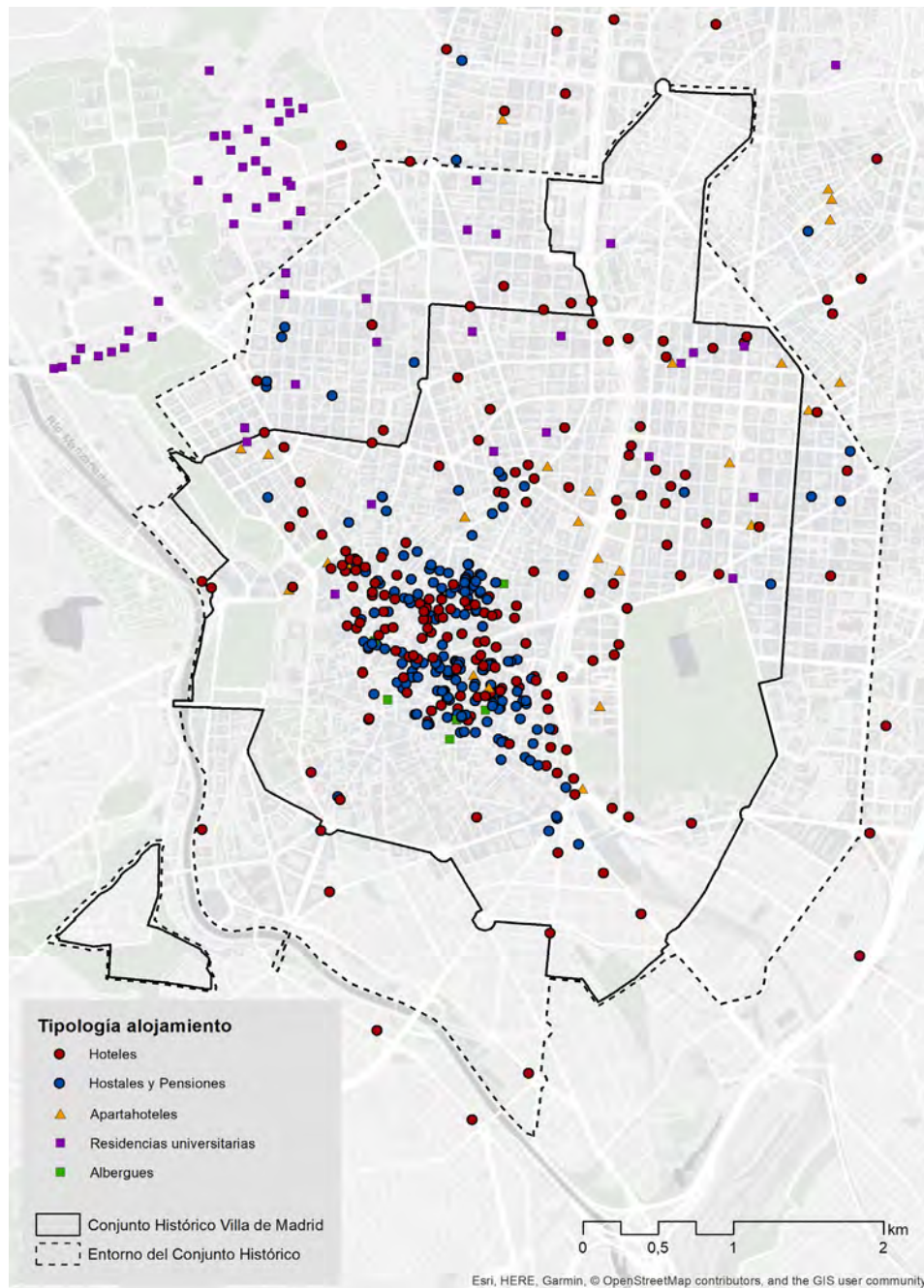


Fig. 2. Establecimientos de alojamiento turístico convencional.

Fig. 3. Establecimientos de alojamiento turístico convencional 2015 según tipo de protección del edificio donde se sitúan - PGOUM 1997 (Elaboración propia a partir de datos contenidos en el estudio sobre *La Oferta de Alojamiento Turístico en Madrid. Características y Distribución Territorial*, Ayuntamiento de Madrid, 2016).

Nivel de protección PGOUM	Grado de protección PGOUM	Número	Porcentaje sobre Edificios Protegidos	Porcentaje sobre Total
Uno	Singular	45	5,67	3,94
	Integral	67	8,44	5,86
Dos	Estructural	286	36,02	25,02
	Volumétrico	2	0,25	0,17
Tres	Parcial	370	46,60	32,37
	Ambiental	24	3,02	2,10
Total Protegidos		794	100,00	69,47
Sin Protección		349	-	30,53
Total		1143	-	100,00

Entre el sector urbano y la edificación existen distintas escalas intermedias en las que se aprecia el impacto turístico. Para las vistas, resulta especialmente sensible la cornisa sobre el Manzanares, uno de los referentes del paisaje externo de la ciudad en palabras de Zoido (2012). En este sentido, todavía es pronto para determinar la aportación a dicho paisaje de recientes operaciones como el Museo de las Colecciones Reales. Esta nueva implantación, cuya inauguración está prevista para 2020, enlaza perfectamente con algunas de las cuestiones abiertas en el debate sobre los centros históricos: la inserción de la arquitectura contemporánea y el papel de los grandes equipamientos museísticos como nodos de tracción turística.

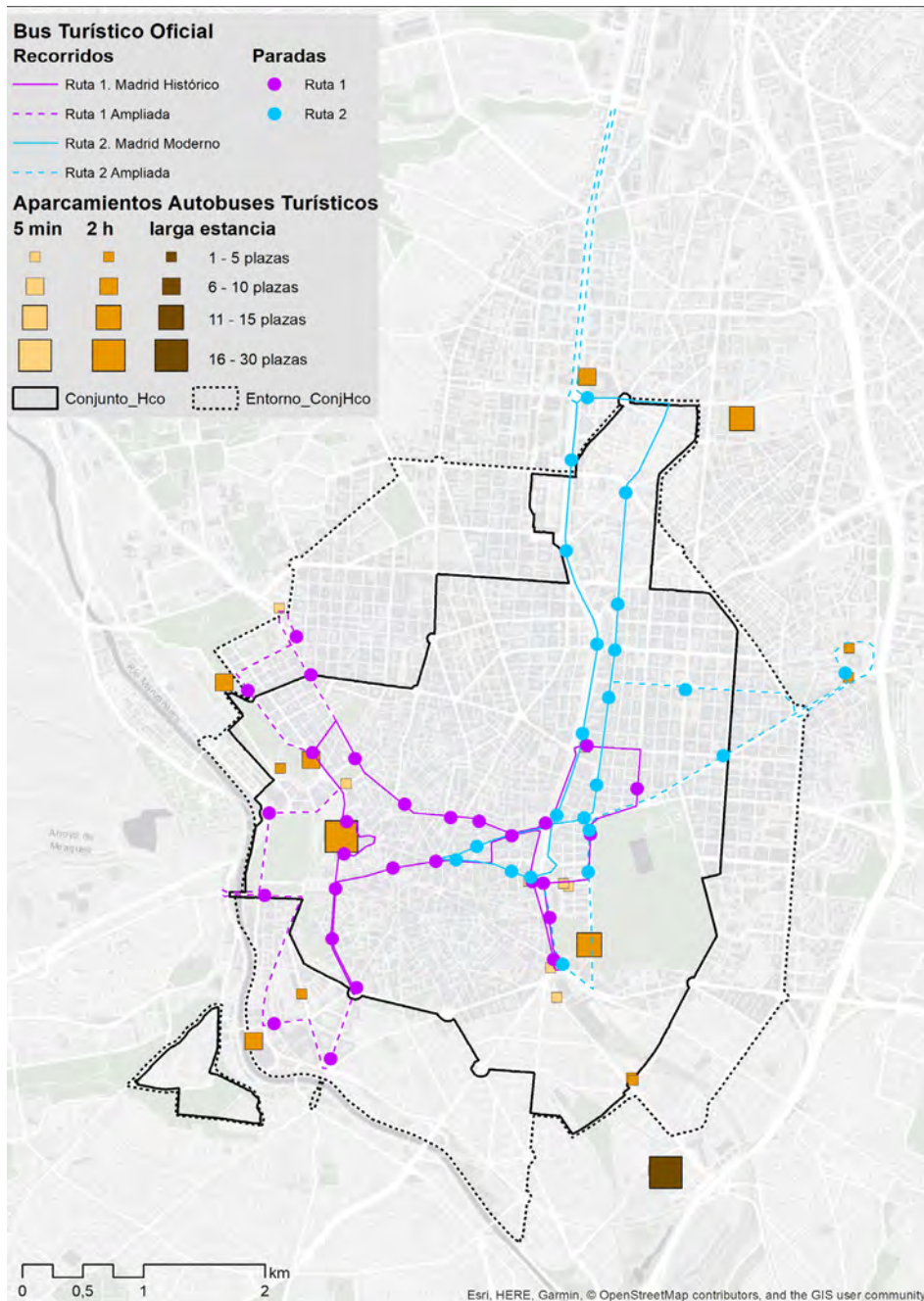
Y a esta escala intermedia también se sitúa la escena urbana, lo que se muestra a cualquier persona en su recorrido por la ciudad. Esta escena se compone:

de dos grupos de elementos claramente diferenciados. Por una parte el esqueleto, aquello que en realidad le daba forma al espacio público: el tejido, los edificios, las alineaciones, los espacios, las alturas. Y luego los músculos, la piel y la ropa: mobiliario, luces, árboles, terrazas, gente, toldos, antenas, publicidad, pavimentos, fuentes, esculturas o escaleras. (Fariña, 2006: 5)

Si se atiende a la dimensión más epidérmica, cabe plantearse el impacto de las actividades turísticas en términos de contaminación visual, una contaminación derivada fundamentalmente de la proliferación de carteles y expositores turísticos asociados a los negocios privados (alojamiento, tiendas de *souvenirs*, visitas guiadas, etc.). Pero también de las instalaciones turísticas vinculadas a los programas de acogida del destino: oficinas de información turística en equipamientos reversibles (quioscos...) y móviles (furgonetas...), señalética turística, etc. De forma indirecta, el turismo también favorece la expansión del paisaje de las marcas internacionales (de hostelería, ropa, material informático...) y la ocupación del espacio público por terrazas de bares y restaurantes. Se genera así una escena urbana bastante banal y homogénea a nivel internacional, un paisaje a pie de calle perfectamente reconocible en las grandes ciudades turísticas del mundo y que, hasta cierto punto, genera sensación de confort en el visitante más tradicional.

La tercera dimensión del impacto físico hace referencia a los efectos de la afluencia turística sobre la dotación en infraestructuras y servicios básicos. En un sentido general, esta dotación puede modularse en función de la demanda, aunque existen notables restricciones en términos de prioridades políticas y presupuestarias, e incluso de naturaleza estrictamente física en ocasiones. En las ciudades resulta especialmente significativo el impacto que generan turistas y excursionistas sobre la movilidad y el estacionamiento. Los visitantes aportan un componente adicional del flujo asociado al transporte público, en vehículo privado y a la movilidad ciclista y peatonal. De igual forma utilizan las plazas de aparcamiento, subterráneo y en superficie. Dado que los estudios genéricos de movilidad no discriminan el componente turístico, la aportación de este a los problemas de presión sobre los espacios de circulación y estacionamiento del centro histórico no están calibrados. En todo caso, se aprecia una creciente congestión de los espacios peatonales con mayor presencia de visitantes, especialmente perceptible en las calles objeto de peatonalización reciente (Arenal, Fuencarral, etc.) y en determinadas épocas del año (sobre todo en los fines de semana entre noviembre y fin de la Navidad). Si bien los turistas colaboran en la congestión, esta deriva también de la presencia simultánea de vecinos y otros residentes en el conjunto de una gran región urbana que utilizan el centro de la ciudad para el desarrollo de distintas prácticas de ocio.

(Página siguiente) Fig. 4. Rutas bus turístico y estacionamientos autobuses discrecionales.



Además de la movilidad genérica, existen toda una serie de fórmulas específicas de movilidad turística que generan un impacto significativo sobre el centro. Los autobuses discretionales cuentan con 167 plazas de estacionamiento: 25 plazas en ocho puntos (Plaza de España, Cánovas del Castillo, Atocha, etc.) para permitir la carga y descarga de viajeros en las proximidades de los principales puntos de interés; 105 en diez zonas de estacionamientos de un máximo de dos horas (Templo de Debod, Plaza de Toros de las Ventas, Santiago Bernabéu, etc.); y 37 en tres en aparcamientos de larga estancia (Plaza de Oriente, Planetario y Parque Juan Carlos I). También se recomiendan una serie de itinerarios para desplazarse entre las zonas habilitadas. Las visitas en autobús turístico están concesionadas a City Sightseeing, empresa líder en el sector a nivel mundial. Madrid City Tour, marca con la que opera en la ciudad, ofrece dos rutas básicas: el Madrid Histórico, que conecta los principales hitos turísticos del casco antiguo, y el Madrid Moderno, más centrado sobre el eje Atocha-Nuevos Ministerios. Y se ofrece una ruta nocturna en la temporada estival y ampliaciones sobre los itinerarios anteriores en momentos específicos del día. Según datos del Ayuntamiento, en 2017 se contabilizaron

797.298 viajeros con una afluencia máxima en abril (11,35 % del total) y una mínima en enero (3,93 %) (Fig. 4).

Madrid City Tour y otras empresas (Pullmantur, Julia Tours, etc.) ofertan visitas panorámicas en autobús por el centro y las ciudades de alrededor (Toledo, Ávila, Segovia...), que generalmente comercializan en hoteles y otros establecimientos a pie de calle (quioscos, tiendas de recuerdos, etc.) del Madrid más turístico. Otros productos turísticos basados en la movilidad son las visitas guiadas a pie y en bicicleta. Las primeras responden a un formato muy tradicional que implica el movimiento de un grupo de personas con un guía, lo que implica una forma específica de moverse que añade congestión a algunos espacios de tránsito peatonal. En origen se encontraban limitadas a los grupos de viaje organizados que visitaban la ciudad de la mano de un guía turístico oficial. Más adelante surgieron las visitas organizadas por las entidades públicas de turismo, caso de Madrid Destino. En 2014, un total de 27.157 personas participaron en las 3.393 visitas del Ayuntamiento, en su mayoría con temática centrada en el casco antiguo. Y más recientemente, la liberalización de los servicios de guiado derivada de la trasposición de la Directiva Bolkestein (2006/123/CE) ha supuesto una eclosión de la oferta de servicios que muchas veces se promocionan en términos de *free tour* y economía colaborativa (Navalón y Mínguez, 2016). Una problemática específica corresponde a las visitas guiadas en bicicleta y vehículos como *segways*. Se trata de actividades en crecimiento, con una oferta incipiente de empresas especializadas, pero que presenta problemas de compatibilidad con otras formas de movilidad, especialmente con el tráfico rodado y los desplazamientos peatonales: al fin y al cabo, se trata de desplazamientos en grupo, en los que se atiende a la explicación del guía y además con personas que no siempre tienen un gran dominio del vehículo que llevan.

EL IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y SU DESPLIEGUE A DISTINTAS ESCALAS

A nivel de las ciudades, el impacto socioeconómico del turismo siempre se ha considerado muy positivo. Las actividades turísticas generaban rentas, empleos e ingresos vía impuestos para las administraciones municipales. Y los efectos culturales eran limitados, ya que no existían grandes diferencias entre visitantes y residentes, que muchas veces tendían a confundirse.

Recientemente esta visión se ha tornado más poliédrica, reconociéndose los impactos positivos de la afluencia de visitantes, pero también llamando la atención de los aspectos más negativos, que se manifiestan en distintas dimensiones y dan soporte a un conjunto de reacciones críticas que se engloban bajo el término de "turismofobia". Estos impactos presentan diferentes escalas de referencia y de ahí derivan ciertas contradicciones en la interpretación global del impacto del turismo sobre la ciudad.

Si bien todavía no se ha realizado un estudio sistemático de las repercusiones económicas del turismo sobre la ciudad de Madrid, existen varios trabajos a nivel regional que aportan datos significativos. Para 2007, un estudio elaborado conjuntamente por Exceltur y la Consejería de Cultura y Turismo de la Comunidad de Madrid (2008) estimaba la aportación del turismo en los siguientes términos: 12.230 millones de euros, lo que suponía el 6,3 % del PIB de la economía madrileña; 192.828 puestos de trabajo, el 5,9 % del empleo; y 3.709 millones de euros en impuestos, el 6,4 % de la recaudación a nivel regional. Este trabajo tiene como base la tabla Input Output de 2002 y utiliza la metodología de la cuenta satélite del turismo. Del PIB turístico, el 4,6 % corresponde a efectos directos y el otro 1,7 % a los indirectos. Los primeros se generan sobre los subsectores y ramas de actividad que están en contacto directo con la demanda turística (por ejemplo, los hoteles, tiendas de *souvenirs* y empresas de alquiler de coches). Los segundos son los efectos multiplicadores inducidos sobre otras ramas de actividad proveedoras de bienes y servicios intermedios para el sector turístico. Para el empleo, estos porcentajes son del 4,9 % y 1 % respectivamente. Como es común en la mayor parte de los estudios de impacto económico del turismo, estos cálculos se abordan desde la perspectiva de la demanda. El consumo turístico en la Comunidad de Madrid alcanzó en 2007 los 11.143 millones de euros, en un 34 % correspondiente a los extranjeros, un 29,6 % a los españoles no residentes en la región y otro 20,5 % a los madrileños. En términos de empleo, el 56,9 % de los puestos de trabajo vinculados con la actividad turística se genera en ramas que el INE define como características del turismo, fundamentalmente la hostelería (40,6 %).

Si bien el municipio de Madrid constituye el núcleo turístico de la Comunidad (Calle, García y Mínguez, 2015), extrapolar los datos de esta a la ciudad resulta problemático. Así, buena parte del consumo turístico de los residentes

deriva de los desplazamientos más o menos recurrentes desde el centro metropolitano a los espacios menos urbanizados, en especial la sierra del Guadarrama en un sentido amplio. De otra parte, se incluye el consumo realizado en establecimientos relacionados con el turismo emisor (la mayoría de las agencias de viaje, por ejemplo) y la asociación entre turismo y hostelería no deja de ser grosera, como ya se ha manifestado en otras ocasiones (Valenzuela, 2003).

Los datos que aporta Exceltur en el Barómetro de la Rentabilidad y el Empleo de los Destinos Turísticos Españoles permiten una mayor aproximación a la escala municipal y resuelven parcialmente algunas de las carencias señaladas. Las estimaciones para 2017 apuntan a 68.663 empleos turísticos, siendo Madrid el destino turístico urbano con mayor número de puestos de trabajo en el sector, por encima de Barcelona (46.087) y Palma de Mallorca (21.175). Como queda reflejado en su nota metodológica, el empleo turístico corresponde:

[a los] afiliados a la Seguridad social de las ramas que la Organización Mundial de Turismo caracteriza como directamente dependientes del turismo (hostelería, transporte, agencias de viajes, ocio y cultura) más el comercio minorista, por su estrecha vinculación con el gasto de los turistas en los destinos. Con el propósito de corregir en alguna de ellas el hecho de que parte del empleo se deriva del propio consumo de los residentes (en bares, en empresas de transporte, en actividades de ocio, etc.), los datos de afiliados suministrados por la Seguridad Social para estas ramas se han ajustado y ponderado por el peso que tienen los turistas en relación con la población residente en cada uno de los municipios analizados (Exceltur, 2018).

Durante los últimos años se ha registrado un crecimiento interanual de este empleo que ronda el 4,5 %. No obstante, este incremento ha sido inferior al de la demanda turística, lo que implica una mayor carga para los trabajadores. De forma paralela, se han alzado múltiples voces en contra de la calidad de los puestos de trabajo generados, con unas condiciones laborales que son ahora más precarias que antes de la crisis. Es más, si se atiende a las propias series de Exceltur, todavía se está lejos de alcanzar los 76.192 empleos turísticos estimados para el año 2010.

En un nivel general, a escala urbana, el impacto económico del turismo es muy positivo. Como se ha señalado antes, se pueden añadir matices

a esta afirmación y siempre cabe considerar si la opción por el turismo no implica bloquear otras alternativas de desarrollo económico. En todo caso los beneficios, medidos en términos de PIB, empleo e impuestos recaudados, tienen como ámbito de referencia el municipio e incluso el conjunto regional. Y en cambio, los impactos más negativos quedan limitados a las áreas donde se despliega la actividad turística, una parte muy reducida de la aglomeración urbana por donde turistas y excursionistas visitan los centros de interés, pasean, compran y duermen. Buena parte de estos espacios se encuentran en el centro histórico, cuyo proceso de turistificación se está acentuando. Esta turistificación, que supone una reorientación del paisaje urbano histórico hacia el turismo, incide de diferente manera sobre las dinámicas que afectan al centro de la ciudad: cambios sociodemográficos, dinámicas de la actividad comercial, variaciones en el mercado inmobiliario, etc.

El principal vector de turistificación es el sector del alojamiento, cuyo crecimiento acentuado en el centro histórico implica una progresiva "hotelización" del espacio urbano. A nivel municipal, la Encuesta de Ocupación Hotelera aporta los siguientes datos: 1.031 hoteles, hostales y pensiones de promedio en 1999 con 53.432 plazas, y 787 establecimientos y 83.223 plazas en 2017. Se ha reducido considerablemente el número de locales (un -23,66 %) y en cambio ha crecido mucho la capacidad de alojamiento medida en número de plazas (55,75 %). Cierran los establecimientos más pequeños y de menor categoría y crecen los hoteles más grandes, generalmente de tres y cuatro estrellas. Como se ha señalado anteriormente, la mayor parte de la oferta se sitúa en la "almendra central" y, en concreto, en el distrito Centro. Las estadísticas municipales aportan datos para los distritos, pero solo en cuanto a habitaciones y plazas, y las series disponibles no se basan en la misma fuente. Teniendo en cuenta estas salvedades, entre 2004 y 2017 el crecimiento de las plazas en establecimientos hoteleros en el distrito Centro ha sido del 67,79 %. Esta cifra es similar al incremento registrado a nivel municipal (68,75 %), inferior a los distritos de Barajas (148,67 %) y San Blas-Canillejas (243,61 %) pero significativamente superior al resto de los distritos total o parcialmente afectados por la declaración de Conjunto Histórico, caso de Chamberí (35,03 %), Salamanca (31,65 %), Retiro (50,38 %) y Arganzuela (39,74 %) (Fig. 5).

Distrito	2004		2017		Crecimiento 2004-2017 (porcentaje)
	Plazas	Porcentaje	Plazas	Porcentaje	
01. Centro	19.268	37,00	32.310	36,77	67,69
02. Arganzuela	1.869	3,59	2.611	2,97	39,70
03. Retiro	1.842	3,54	2.770	3,15	50,38
04. Salamanca	7.046	13,53	9.276	10,56	31,65
05. Chamartín	3.618	6,95	4.719	5,37	30,43
06. Tetuán	3.761	7,22	5.187	5,90	37,92
07. Chamberí	3.874	7,44	5.231	5,95	35,03
08. Fuencarral-El Pardo	355	0,68	2.889	3,29	713,80
09. Moncloa-Aravaca	2.424	4,66	3.568	4,06	47,19
10. Latina	21	0,04	344	0,39	1.538,10
11. Carabanchel	841	1,62	1.069	1,22	27,11
12. Usera	0	0,00	104	0,12	-
13. Puente de Vallecas	0	0,00	214	0,24	-
14. Moratalaz	0	0,00	0	0,00	-
15. Ciudad Lineal	1.533	2,94	2.713	3,09	76,97
16. Hortaleza	1.352	2,60	1.274	1,45	-5,77
17. Villaverde	0	0,00	396	0,45	-
18. Villa de Vallecas	192	0,37	942	1,07	390,63
19. Vicálvaro	0	0,00	176	0,20	-
20. San Blas-Canillejas	2.043	3,92	7.020	7,99	243,61
21. Barajas	2.034	3,91	5.058	5,76	148,67
Total Madrid	52.073	100,00	87.871	100,00	68,75

Fig. 5. Evolución de la planta de alojamiento convencional 2004-2017 por distritos. (Elaboración propia a partir de las estadísticas municipales de alojamiento 2004-2017).

A esta oferta reglada y de implantación tradicional en la ciudad, en tiempos recientes se han añadido las viviendas de uso turístico (VUT), cuyo crecimiento se debe a la acción directa de plataformas *peer to peer* como

Airbnb. Se trata de una oferta de conformación líquida, de fácil adaptación a las fluctuaciones de la demanda y notable irregularidad en su funcionamiento, lo que hace extremadamente difícil su cuantificación y caracterización. Inside Airbnb estima en 16.313 los anuncios de VUT en Madrid, de las que 8.474 se sitúan en el distrito Centro. Los distritos contiguos concentran la mayor parte de la oferta restante: 1.096 en Salamanca, 1.020 en Chamberí, 944 en Arganzuela, 536 en Retiro y 497 en Moncloa-Aravaca, especialmente en torno a Plaza de España-Príncipe Pío. Buena parte de los anuncios corresponden a viviendas completas (63,4 %), en especial en el distrito Centro (75,4 %). Esta circunstancia, añadida a los altos niveles de disponibilidad, distancia esta fórmula de alojamiento de los planteamientos de la economía colaborativa en los que muchas veces se arroja.

Dentro del distrito Centro, el barrio que acumula más anuncios es Embajadores (27,89 %). Le siguen Universidad (20,33 %), Palacio (15,49 %), Sol (13,41 %), Justicia (12,13 %) y Cortes (10,21 %). Los estudios realizados por la Junta Municipal del Distrito (2017) apuntan a una proporción de la VUT sobre el censo total de viviendas del 9,08 % (0,53 % para el conjunto del municipio). Esta cifra, que todavía está alejada de los niveles de Ciutat Vella de Barcelona (18,8 %) o Valencia (16,9 %), es similar a la que se registra el centro de Málaga (9,3 %). En los barrios y tomando como referencia la relación entre VUT y hogares, es Sol donde mayor presión se registra (3,12 alojamientos completos por cada diez hogares.), seguido a mucha distancia de Cortes (1,64) y Justicia (1,2). Además de esta concentración sobre el espacio central de la ciudad, resulta especialmente destacable su dinamismo. Este mismo estudio del Ayuntamiento estima que se ha pasado de 1.539 personas alojadas en 2011 a 216.391 en 2016, y eso solo considerando las reservas vía Airbnb (Fig. 6).

Sin duda, el sector del alojamiento es uno de los grandes protagonistas de la dinámica del centro histórico de la ciudad. Como se ha señalado anteriormente, las implantaciones hoteleras de alta categoría están presentes en operaciones emblemáticas, y muchas veces implican cambio de uso y afectación de edificios dotados de algún grado de protección patrimonial (por ejemplo, la manzana de Canalejas en las inmediaciones de la Puerta del Sol). La "hotelización" del espacio urbano se apoya también en la expansión de

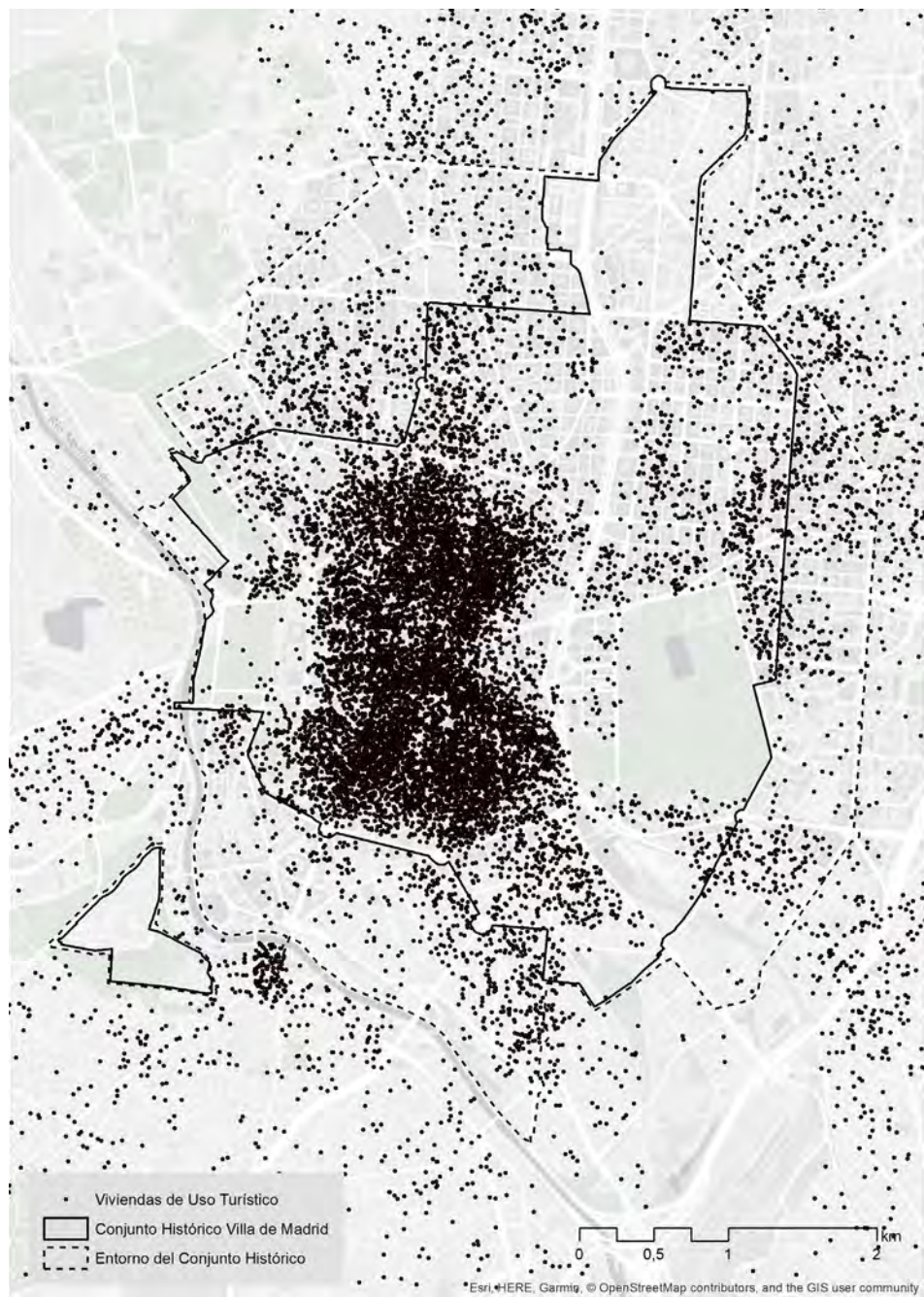


Fig. 6. Anuncios VUT Airbnb a fecha 14 mayo 2018.

los "hoteles *boutique*", los edificios de apartamentos para alquiler turístico, los *hostels* que ocupan una o más plantas en cada edificio y las viviendas de uso turístico. Este proceso refuerza el proceso de terciarización del centro histórico, en este caso una terciarización turística que afecta con especial intensidad a la función residencial. Aunque los datos de evolución de la población residente no son todavía concluyentes, sí se está registrando un crecimiento de los precios de venta y alquiler que está favoreciendo un traslado de los moradores hacia barrios más periféricos. Esta situación afecta especialmente a la vivienda en alquiler, que pasa de alquiler convencional a turístico de forma muy rápida. De forma adicional, la expansión de este tipo de alojamiento genera tales problemas de convivencia en las comunidades de vecinos que refuerza la tendencia al desplazamiento residencial.

Si bien el proceso de turistificación del centro tiene su máximo exponente en la expansión del alojamiento comercial, también tiene su reflejo en otros aspectos. En el comercio y hostelería, la presencia de un número creciente de turistas y excursionistas favorece cierta reorientación de los negocios: crece el número de establecimientos de *souvenirs* y de comida supuestamente típica; aumentan los locales ligados a las marcas globales (cafeterías, establecimientos de comida, librerías, tiendas de ropa, etc.), fácilmente reconocibles por los visitantes; las terrazas ocupan una parte importante del espacio público de las zonas más turísticas; bares y tiendas de alimentación desarrollan fórmulas de *take away*; etc. Estos procesos afectan a un sector en profunda mutación, en el que pierde peso la función de abastecimiento cotidiano y se tiende a una mayor sofisticación en locales y productos. Los mercados municipales de abastos reflejan bien este cambio (Crespi y Domínguez, 2016; García, 2017), dentro de un proceso general de "gourmetización" en el que siempre está presente el turismo.

No obstante, el proceso de turistificación no afecta por igual a todas las partes del centro histórico. Dentro de este, existen sectores donde la presencia de los visitantes tiene largo recorrido. Así sucede con los entornos del Palacio Real, Plaza Mayor, Puerta del Sol, Gran Vía, Plaza de España, Paseo del Prado, etc. Esta zona constituye el núcleo turístico de la ciudad, donde los visitantes llenan las calles, los centros de interés y los establecimientos comerciales y de restauración. La creciente afluencia turística no ha hecho sino reforzar

procesos ya consolidados. En segundo lugar, hay una serie de distritos de turismo muy especializados. Es el caso de Salamanca, orientado al segmento *premium* o de lujo, y Chueca, donde la comunidad LGTB ha proyectado la imagen del barrio en el circuito internacional. Un tercer tipo corresponde a los frentes de avance de la turistificación, sectores urbanos hasta ahora de predominio residencial donde la huella turística se expande. El mercado de vivienda se orienta al uso turístico, los locales a pie de calle se pueblan de tiendas, bares y restaurantes más sofisticados, y calles y plazas se pueblan con turistas que buscan una experiencia supuestamente más auténtica. Es en barrios como Lavapiés, Arganzuela y Malasaña donde las protestas contra el turismo son más activas, ya que sus moradores corren riesgos directo de desplazamiento residencial. En todo caso coexisten procesos de turistificación y gentrificación en el sentido clásico, cuyos límites son bastante imprecisos. Y, por último, dentro del centro histórico de la ciudad todavía persisten sectores muy amplios donde el turismo es todavía una actividad bastante irrelevante.

PERCEPCIONES Y POSICIONAMIENTOS ANTE EL TURISMO Y SUS EFECTOS

En cualquier sociedad compleja la percepción local del impacto turístico dista mucho de ser homogénea. A nivel individual, dicha percepción viene determinada, además de por la magnitud y características de la afluencia turística, por múltiples aspectos: la existencia o no de vínculos económicos con el turismo, ya sea de forma directa o en relación con personas cercanas; el lugar de residencia, si está dentro o fuera de las zonas de mayor presión turística; e incluso de la relación de afecto con el lugar, generalmente asociada a una historia familiar y personal muy arraigada en el mismo. Más allá de estos aspectos, durante los últimos años se detectan dos fenómenos estrechamente relacionados. De una parte, un crecimiento del número y tipo de actores que se posicionan ante el turismo en la ciudad. Estos actores suponen una concreción de los *stakeholders* o partes interesadas, con un comportamiento mucho más orientado a la acción. Hasta hace poco tiempo, los principales actores en juego eran tres: las administraciones turísticas, que se apoyaban en una serie de consultoras; el sector empresarial, más o menos organizado; y el ámbito académico, con una tradición consolidada en los estudios de turismo urbano desde la década de los noventa (Ashworth y Page, 2011).

Ahora el panorama es mucho más complejo, tanto por la fragmentación del discurso de los actores tradicionales como por el reciente posicionamiento de otras entidades y colectivos ante la eclosión del turismo urbano. En este contexto, tiende a difundirse una visión negativa de los efectos del turismo sobre la ciudad, una percepción impulsada por alguno de los nuevos actores en juego y que obliga a adoptar posicionamientos netamente defensivos a las organizaciones empresariales de perfil más tradicional. La generalización de esta percepción negativa es el segundo fenómeno al que antes se aludía, una visión que contrasta con la complacencia hacia el turismo en la ciudad que se percibía anteriormente, sobre todo en los momentos más crudos de la crisis. Todos estos aspectos aparecen bien reflejados en la ciudad de Madrid, cuyo marco de referencia se sitúa en las grandes ciudades globales en proceso continuado de crecimiento turístico.

Si bien el Ayuntamiento de Madrid nunca ha tenido una política turística tan potente como Barcelona, su acción en la materia ya tiene un largo recorrido. Durante la alcaldía de Alberto Ruiz Gallardón (2003-2011) se apuesta sobre todo por la internacionalización, la búsqueda de una proyección externa que tiene su máximo exponente en los procesos de candidatura a ser sede de los Juegos Olímpicos. El Área de Gobierno de Economía y Participación Ciudadana elabora un primer Plan de Internacionalización de la Ciudad de Madrid 2005-2007, al que siguen un Plan de Atracción de Turismo e Inversiones 2008-2011 y, de forma más específica, el Plan Estratégico de Turismo 2008-2011, muy orientado al posicionamiento externo de la ciudad (marca, productos, promoción, etc.). Este enfoque también prevalece durante el periodo de Ana Botella (2011-2015), cuando se presentan el Plan Estratégico de Posicionamiento Internacional 2012-2015 y el Plan Estratégico de Turismo 2012-2015. En plena crisis, el turismo se contempla como una opción muy sólida, uno de los pocos sectores con capacidad de generar empleo y proyectar la marca España. Con este objetivo, se refuerzan la orientación al marketing y las acciones de promoción exterior, aunque también se plantea la necesidad de extender la huella turística sobre el espacio urbano. Así, el plan turístico incluía una serie de programas de actuación de base territorial con referencia al "Madrid + Real", "Madrid Gana de Cerca" y "Madrid Plays Off". Si el primero corresponde a la zona

turística tradicional (Paseo del Prado-Recoletos-Paseo de la Castellana / Madrid de los Austrias / Palacio Real-Opera / Sol-Gran Vía-Alcalá), los otros se presentan como espacios complementarios que ofrecían oportunidades para el desarrollo de nuevos productos. En este caso se aludía a ámbitos como el Barrio de las Letras, Salamanca, Madrid Río-Casa de Campo, Embajadores-Lavapiés, Fuencarral-Chueca-Triball, etc.

La llegada a la alcaldía de Manuela Carmena en 2015 supuso un cambio de ciclo en la política municipal. El nuevo discurso atenúa las referencias a la proyección externa y se reconsideran algunos de los megaproyectos y megaeventos en curso. El turismo, que en origen tenía muy poco peso en la nueva agenda política, gana progresivamente protagonismo, impulsado por la acción de algunos colectivos sociales y cierto mimetismo respecto a Barcelona y otras grandes ciudades europeas. En este sentido, se adopta una política de contención que tiene múltiples frentes. En primer lugar, se pretende ampliar la huella turística sobre la ciudad tanto para disminuir la presión sobre un centro que se considera saturado como para extender los efectos positivos que tiene el turismo hacia lugares poco visitados. En esencia, redistribuir el flujo turístico. Para ello se lanza la campaña “Madrid, 21 distritos que nos hacen un gran destino”, con referencia a un icono de cada distrito (el Faro de Moncloa, la Nave Böetticher en Villaverde, etc.). La campaña, también orientada a los propios madrileños, incluía publicidad en mobiliario urbano, material promocional específico en formato papel y digital, acciones en redes sociales y mayor visibilidad en los puntos de información de la capital. De forma complementaria, se apuesta por extender los eventos por toda la ciudad, potenciando especialmente las localizaciones más periféricas (Carnaval de Tetuán, Año Nuevo Chino en Usera, etc.).

El segundo frente de trabajo se centra en el freno a la expansión del alojamiento turístico, que tiene su base en los estudios desarrollados por el Ayuntamiento sobre el alojamiento más convencional (2016) y, en relación al distrito Centro, la vivienda de uso turístico (2017). En enero de 2018 el Ayuntamiento anunció una suspensión de las licencias sobre edificios residenciales del distrito Centro que implicaran un cambio de uso a las distintas fórmulas de alojamiento turístico¹.

¹ Esta moratoria en la concesión de licencias no afecta a la oferta de alojamiento durante menos de tres meses en las viviendas que constituyen residencia permanente, pues no están reguladas como alojamiento turístico por la normativa turística autonómica y no son consideradas a nivel municipal como actividad empresarial.

Esta suspensión, que también afecta a los barrios de Palos de Moguer en el distrito de Arganzuela, de Recoletos y Goya en el distrito de Salamanca, de Trafalgar en el distrito de Chamberí, y de Argüelles en el distrito de Moncloa-Aravaca, estará vigente hasta la entrada en vigor de un plan especial de alojamientos turísticos. En mayo del 2018 se presenta un borrador del plan, que plantea una zonificación del municipio en cuatro ámbitos: el Área 1 o distrito Centro; el Área 2 que afecta a los distritos de Chamberí, Arganzuela, parte de los distritos de Salamanca y Retiro y el barrio de Argüelles en el distrito de Moncloa-Aravaca; el Área 3 atañe al resto de la almendra central y zonas de Puerta del Ángel, Príncipe Pío y Chamartín; y, finalmente, el Área 4, al resto de la ciudad. Las medidas planteadas incluyen la prohibición total de cambio de uso residencial a terciario en las zonas A1 y A2, la prohibición de abrir cualquier tipo de vivienda turística en edificios de uso residencial salvo que cuente con acceso independiente desde la calle o la exigencia de un plan especial autorizado por el Ayuntamiento para los cambios de uso en el resto de áreas.

Durante la última etapa, la acción de gobierno municipal ha estado influenciada por los movimientos sociales, un conjunto de actores diversos que se han venido posicionando en relación al turismo. Las asociaciones de vecinos representan el perfil más tradicional, con un recorrido ya de varias décadas. La Coordinadora de Asociaciones de Vecinos Madrid Centro siempre ha defendido la condición residencial de los barrios centrales de la ciudad, que se considera amenazada por la expansión del ocio nocturno y la actividad comercial. Este proceso está favorecido por la creciente afluencia turística. Y esta, junto con la desidia municipal y la acción de determinados grupos de interés, está impulsando una turistificación que expulsa a los residentes de estos barrios hacia la periferia. De hecho, el III Encuentro Europeo de AAVV de Centros Históricos, celebrado en Madrid en marzo de 2017, contó, entre otros, con un taller de trabajo sobre gentrificación y turistificación. Ambos fenómenos se conciben como amenazas directas, especialmente cuando confluyen: “no solo se produce la expulsión del vecino tradicional por la subida de precios propia de la gentrificación, sino que se añade una agresión más fuerte producida por la invasión del uso turístico de los alojamientos y los

comercios" (Plataforma Ciudadana "Vivir la Ciudad en Europa", 2017). Y este proceso está especialmente acentuado en los centros urbanos de las ciudades del sur de Europa.

Si las asociaciones vecinales representan un perfil asociativo tradicional, más recientemente han aparecido un conjunto amplio de colectivos comprometidos con el activismo urbano. Tienen en común un fuerte posicionamiento anticapitalista y contra la ciudad neoliberal, que se nutre en la tradición de los estudios críticos y la resistencia urbana (Cabrerizo, 2016; Colomb y Novy, 2016). Si bien se partía de lecturas muy simplificadas del fenómeno turístico, en las que se mezclaba referencias ingenuas a la oposición entre viajero y turista con procesos contemporáneos de destrucción del litoral y gentrificación urbana, conforme ha pasado el tiempo el discurso se ha sofisticado, con la lucha contra la expansión de las viviendas de uso turístico como principal frente de batalla. Además emerge un fuerte activismo digital, con un inteligente uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones para el análisis del fenómeno (Atlas de la Turistificación de Madrid y otras iniciativas) y su combate en webs y redes sociales (<https://lavapiesdondevas.wordpress.com/>; <http://moratoria.eu/>; etc).

El sector empresarial conforma otro de los colectivos posicionados ante el turismo. Como no puede ser de otra forma, durante mucho tiempo han mantenido una posición favorable al desarrollo del turismo en la ciudad, enfatizando su aportación al PIB y empleo urbanos. Desde la propia Cámara de Comercio e Industria de Madrid y la Confederación Empresarial de Madrid-CEOE, se elaboró un *Libro Blanco del Turismo de Madrid 2008-2018* que incluía una batería de propuestas de distinto alcance. En esta misma línea, en enero de 2015 se presenta la Asociación Turismo Madrid, una entidad en la que participa la industria del sector, el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid. Las posiciones del empresariado quedan bien recogidas, ya que se prima el componente privado sobre el público (51 % frente al 49 %) y se asocia a un nuevo Plan Estratégico de Turismo 2015-2019 orientado fundamentalmente a la promoción exterior. Más recientemente, la irrupción en el turismo de la llamada economía colaborativa ha supuesto

la fragmentación del discurso de las organizaciones empresariales, con posiciones muy enfrentadas incluso para las entidades sectoriales y alianzas impensables hasta hace poco tiempo.

Exceltur representa el parecer de la empresa turística tradicional, especialmente de las grandes compañías hoteleras. La posición de estas se encuentra amenazada por la fortísima expansión de las viviendas de uso turístico, que siguen ganando cuota de mercado. La tradicional asociación entre hotelería y turismo urbano se ha roto, y existe el temor a un cambio estructural en las formas de alojarse en la ciudad que haga obsoleto el negocio hotelero en su versión actual. Exceltur se muestra muy beligerante en sus posicionamientos, para lo que se apoya en estudios sólidos que utilizan cuatro tipos de argumentos (2015): 1.) el impacto negativo sobre el modelo urbano de los centros históricos, el mercado inmobiliario y la convivencia ciudadana; 2.) una menor aportación de la vivienda de alquiler turístico respecto al sector hotelero convencional en términos de rentas locales, empleos y contribución fiscal; 3.) la falta de garantías de la preservación de los derechos de los turistas; y 4.) unos costes regulatorios más bajos que implican ventajas en el precio final del servicio de alojamiento. En buena medida, estos postulados son asumidos por entidades como la Asociación Empresarial Hotelera de Madrid, que muestra su apoyo al plan especial de alojamiento del Ayuntamiento y, por el contrario, se muestra opuesto a las medidas liberalizadoras que baraja la administración regional en materia de viviendas de alquiler turístico. De otra parte, existe notable preocupación en el sector ante el crecimiento de la visión negativa sobre el turismo, que acaba manifestándose en actos más o menos explícitos de turismofobia. En lógica con sus intereses, se achaca esta visión negativa a la irrupción masiva de las viviendas de uso turístico. Y, como forma de contrarrestarla, se convoca a los grandes líderes municipales con el argumento de que el problema no se encuentra en el crecimiento turístico, sino en la ausencia de una gestión sostenible del éxito turístico de las ciudades españolas.

Frente a la posición de la empresa tradicional, los representantes de las nuevas fórmulas de negocio esgrimen sus argumentos, que también se apoyan en estudios específicos. En buena medida, estas fórmulas tienen

que ver con el alojamiento en viviendas de alquiler turístico, cuya irrupción en los destinos urbanos está muy relacionada con la acción de las grandes plataformas P2P. La Federación Española de Asociaciones de Viviendas y Apartamentos Turísticos – FEVITUR (2015), sobre la base de los trabajos de ESADE, defiende este tipo de alojamiento alegando su contribución a la economía familiar, a la mejora física de los pisos y edificios donde se sitúa (trabajos de mantenimiento, dotación de nuevo mobiliario, etc.) y, sobre todo, al comercio de proximidad, que concentra buena parte del gasto de los usuarios. En sentido contrario, se esfuerzan por demostrar el escaso impacto de esta fórmula de alojamiento sobre la subida del alquiler residencial. Para Madrid (FEVITUR, 2018) se señala que este impacto es nulo: se limita al distrito Centro y, en concreto, a los barrios de Palacio, Sol y, especialmente, Lavapiés-Embajadores y Chueca-Justicia. A nivel del distrito, se ha estimado que esa extracción de viviendas del mercado para su conversión en VUT han producido un impacto del 1,19 % sobre el precio total de las viviendas en alquiler convencional. Además de las organizaciones gremiales, las propias plataformas P2P desarrollan campañas muy agresivas para defender un modelo de negocio muy cuestionado, apoyadas en estudios de orden general (por ejemplo, los barómetros del alquiler vacacional de HomeAway, elaborados por un equipo de la Universidad de Salamanca) o trabajos más específicos sobre Madrid (caso del estudio de Airbnb con datos propios para el periodo de 2014). Es la batalla por la opinión pública, pero también por incidir en el conjunto de regulaciones urbanísticas, fiscales, turísticas... que pueden incidir negativamente sobre su modelo de negocio.

ALGUNAS REFLEXIONES A MODO DE SÍNTESIS FINAL

El centro histórico de Madrid es un espacio de fuerte contenido patrimonial, declarado Conjunto Histórico de acuerdo a la legislación española y sometido a un régimen especial en el marco del planteamiento urbanístico vigente en la ciudad (APE 00.01). Es más, desde 2015 el conjunto formado por el Retiro y el Prado forman parte de la lista española de sitios candidatos al Patrimonio Mundial. A su vez se trata de un espacio urbano complejo, dinámico, heterogéneo... revestido de las condiciones de centralidad que caracterizan a

buena parte de los núcleos de las grandes aglomeraciones urbanas europeas, en especial las capitales históricas de los estados nacionales.

Como se ha señalado anteriormente, estas ciudades están experimentando un crecimiento muy fuerte de la afluencia turística y una expansión acelerada de las viviendas de uso turístico. Es más, el turismo urbano está mutando de forma muy rápida y cada vez se hace más difícil discernir entre residentes y visitantes, en especial aquellos que no pernoctan en la ciudad. En todo caso esta afluencia de visitantes mantiene la tendencia a concentrarse sobre determinados sectores del centro histórico, espacio en el que confluye una presión muy alta por el uso más o menos continuado de vecinos, personas que residen en el resto de la ciudad y un entorno metropolitano en expansión, excursionistas que pernoctan fuera del municipio, y turistas en sentido estricto. Se trata de una presión humana creciente sobre unos espacios limitados y en un proceso continuado de recentralización (comercial, simbólica, cultural, etc.).

No cabe duda de que el turismo es uno de los vectores principales de transformación del centro histórico, aunque su sentido y magnitud todavía no están suficientemente calibrados. En un sentido general, la dimensión morfológica del paisaje urbano histórico no está especialmente amenazada. Es más, en muchas ocasiones se recurre al argumento turístico para acometer obras de mejora del espacio urbano, recuperar inmuebles de valor patrimonial e implantar nuevas dotaciones culturales de rango supralocal. No obstante, se levantan voces en contra de algunos vectores de deterioro de la escena urbana: una imaginería turístico-comercial que implica una fuerte contaminación visual; las terrazas y veladores que ocupan las calles y plazas más emblemáticos; un espacio público con un tratamiento bastante homogéneo a nivel global; etc. Además, muchas implantaciones hoteleras son puro "fachadismo", un mero mantenimiento de la envolvente externa de la edificación con una reestructuración total de los interiores para su adaptación al uso comercial.

Los efectos socioeconómicos de la creciente afluencia de visitantes son más cuestionables, sobre todo porque implican una afectación diferente según la escala. Para el conjunto de la ciudad, el turismo es indudablemente un vector de bienestar urbano: genera PIB, empleos e

ingresos en recaudación de impuestos. En cambio, se registra un proceso de turistificación creciente sobre determinados sectores del centro histórico, donde se aprecia un predominio muy notable de las actividades turísticas (directas e indirectas) o, cuanto menos, una fuerte orientación hacia un ocio supralocal. Y la turistificación gana terreno en una serie de barrios hasta ahora ajenos a la huella turística (Malasaña, Embajadores, Lavapiés...), precisamente a partir de la visita y estancia de una serie de turistas pioneros que buscan un contacto más directo con la realidad de la ciudad. Este proceso tiene su máximo exponente en la proliferación de viviendas de uso turístico, que permite una rápida transformación de un inmueble residencial en un conjunto más o menos completo de alojamientos comerciales. Esta posibilidad aumenta la presión sobre los alquileres convencionales, que se añade a los problemas de convivencia entre turistas y residentes, la expansión de los locales de ocio nocturno, la progresiva orientación del comercio hacia colectivos más acomodados y o foráneos, y la saturación peatonal de los espacios con mayor presencia de visitantes. En suma, un conjunto de factores que incentivan la salida de los vecinos de estos barrios hacia zonas más baratas y o tranquilas de la periferia de la ciudad.

Además de los impactos, la capacidad de carga turística de un lugar viene determinada por los niveles de tolerancia de los diferentes *stakeholders* o partes interesadas ante el turismo. Y como sucede en todas las sociedades complejas, existen múltiples posicionamientos mediatizados por diferentes variables. La empresa turística tradicional, fundamentalmente el sector hotelero, achaca los problemas a la proliferación de las VUT y a la inacción de las administraciones públicas. Pero soslayan del debate los efectos del crecimiento del alojamiento convencional en el núcleo del centro histórico. Y en su pugna se alinean con asociaciones vecinales y movimientos sociales, en cuyas protestas se esgrimen viejos y nuevos argumentos: el derecho a la vivienda, la defensa del centro como espacio residencial, la lucha contra la ciudad neoliberal, etc. La incorporación del componente turístico al discurso de la contestación hace que se multipliquen las referencias a supuestas burbujas turísticas o parques temáticos urbanos. En sentido contrario, las plataformas P2P defienden su modelo de negocio, para lo que se apoyan en organizaciones de propietarios e

intermediarios de alquiler vacacional como FEVITUR y Madrid Aloja. Si bien la pugna entre empresa tradicional y plataformas P2P tiene su máximo exponente en el sector del alojamiento, también se halla presente en actividades como el guiado turístico y el transporte urbano de viajeros.

En todo este proceso la acción pública, fundamentalmente la municipal, no ha sido neutra. Durante años, la política turística se ha orientado al crecimiento, una acción decidida de *marketing* al objeto de captar nuevos visitantes dentro de los mercados tradicionales y emergentes (Blanco-Romero, Blázquez y Mínguez, 2017). Y en el ámbito urbanístico se ha favorecido la implantación de nuevos hoteles así como el desarrollo de grandes operaciones en cuya justificación se ha recurrido al discurso turístico, en el marco de una estrategia por impulsar la proyección internacional de la ciudad. Algo similar ha ocurrido con la política de eventos, directamente pilotada por los máximos responsables del consistorio municipal. Más recientemente se ha impuesto un nuevo ciclo en el gobierno turístico de la ciudad, un ciclo que incorpora la contención de la actividad turística en el centro histórico. Esta política, que toma como referencia Barcelona, incluye una amplia batería de medidas: moratoria en la implantación de nuevos alojamientos turísticos en los barrios más saturados del centro, previa a la redacción de un plan especial en la materia; control de la circulación en zonas especialmente transitadas; o activación de nodos turísticos en espacios periféricos de la ciudad, que incluye campañas específicas de promoción y desconcentración de eventos multitudinarios como Madrid Gay Pride. Todavía es pronto para señalar resultados y cabe plantearse su continuidad.

Como no puede ser de otra manera, el impacto del turismo sobre la ciudad es altamente contradictorio y su interpretación está sometida a notables controversias. La complejidad del centro como espacio urbano favorece estas contradicciones, ya que su dinámica está determinada por un conjunto de procesos en interacción. Y la indefinición del turismo urbano sustenta estas controversias, porque puede ser culpabilizado de muchos de los problemas que aquejan a la ciudad contemporánea. En todo caso, es momento de seguir trabajando en la línea de evitar que la turistificación del centro histórico llegue a unos niveles que amenace la salvaguarda

de este espacio como un paisaje urbano histórico de valor patrimonial reconocido, querido por sus vecinos y disfrutado en unas condiciones óptimas por todos sus visitantes.

BIBLIOGRAFÍA

- AIRBNB (2015). *El impacto del alojamiento compartido en Madrid*. Disponible en: <<https://blog.atairbnb.com/el-impacto-del-alojamiento-compartido-en-madrid/>> (Fecha de consulta: 12 de julio de 2018).
- ASHWORTH, Gregory y PAGE, Stephen J. (2011), "Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes". *Tourism Management*, n.º 32(1), pp. 1-15.
- AYUNTAMIENTO DE MADRID (2016). *La Oferta de Alojamiento Turístico en Madrid. Características y Distribución Territorial*. Madrid: Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible. Dirección General de Estrategia Urbana. Subdirección General de Análisis Urbano y Sistemas de Información.
- AYUNTAMIENTO DE MADRID - JUNTA MUNICIPAL DE DISTRITO CENTRO (2017). *Análisis del Impacto de las Viviendas de Uso Turístico en el Distrito Centro*. Madrid: Elaborado por RED2RED Consultores.
- BARRADO TIMÓN, Diego (2010), "Gran ciudad y turismo en la transición postindustrial: nuevos y viejos procesos, nuevas y viejas teorías. El ejemplo del área metropolitana de Madrid". *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XIV, n.º 317.
- BLANCO ROMERO, Asunción, BLÁZQUEZ, Macía y MINGUEZ GARCÍA, Carmen (2017), "Claves en la reestructuración turística de la ciudad". En VV. AA., *Actas del XXV Congreso de la Asociación de Geógrafos Españoles "Naturaleza, Territorio y Ciudad en un mundo global"*. Madrid: AGE y UAM, p. 1516-1524. Disponible en: <<https://doi.org/10.15366/ntc.2017>>. (Fecha de consulta: 12 de julio de 2018).
- CALLE VAQUERO, Manuel de la (2002), *La ciudad histórica como destino turístico*. Barcelona: Ariel.
- CALLE VAQUERO, Manuel de la, GARCÍA HERNÁNDEZ, María y MÍNGUEZ GARCÍA, Carmen (2015), "El despliegue del ocio turístico en el territorio de la Comunidad de Madrid", *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*. Vol. XLVII, n.º 184, pp. 293-308.
- CABRERIZO, C. (2016). *La ciudad negocio. Turismo y movilización social en pugna*. Madrid: Cisma Editorial.

- COLOMB, Claire. y NOVY, Johannes (eds.) (2016), *Protest and resistance in the tourist city*. Abingdon, Oxon - New York, NY: Routledge.
- CRESPI VALLBONA, Montserrat y DOMÍNGUEZ PÉREZ, Marta (2016), "Los mercados de abastos y las ciudades turísticas", *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, n.º 14(2), pp. 401-416.
- EUROPEAN CITIES MARKETING (2018), *ECM Benchmarking Report 2017-2018. Preliminary Results*. Disponible en: <<https://www.europeancitiesmarketing.com/ecm-benchmarking-report/>> (Fecha de consulta: 12 de julio de 2018).
- EXCELTUR (2015), *Alojamiento turístico en viviendas de alquiler impactos y retos asociados. Impactos sociales y económicos sobre los destinos españoles derivados del exponencial aumento del alquiler de viviendas turísticas de corta duración, impulsado por los nuevos modelos y canales de comercialización P2P*. Exceltur-Alianza para la Excelencia Turística. Disponible en: <<https://www.exceltur.org/wp-content/uploads/2015/06/Alojamiento-tur%C3%ADstico-en-viviendas-de-alquiler-Impactos-y-retos-asociados.-Informe-completo.-Exceltur.pdf>> (Fecha de consulta: 12 de julio de 2018).
- EXCELTUR (2018), *Barómetro de la Rentabilidad y el Empleo de los Destinos Turísticos. Enero a diciembre de 2017*. Exceltur-Alianza para la Excelencia Turística. Disponible en: <<https://www.exceltur.org/wp-content/uploads/2018/02/Baro%CC%81metro-de-la-Rentabilidad-y-el-Empleo-enero-diciembre-2017.pdf>> (Fecha de consulta: 12 de julio de 2018).
- EXCELTUR y CONSEJERÍA DE CULTURA Y TURISMO DE LA COMUNIDAD DE MADRID (2008), *IMPACTUR Comunidad de Madrid 2007. Estudio del impacto económico del turismo sobre la economía y el empleo. Resumen de los principales indicadores*. Exceltur-Alianza para la Excelencia Turística; Consejería de Cultura y Turismo de la Comunidad de Madrid. Disponible en: <https://www.exceltur.org/wp-content/uploads/adjuntos/010708_INFORME_MADRID_WEB1.pdf> (Fecha de consulta: 12 de julio de 2018).
- FARIÑA TOJO, José (2006), "Formas de regulación de la escena urbana en varias ciudades europeas", *Cuadernos de Investigación Urbanística*, n.º 48, pp. 1-93.
- FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES DE VIVIENDAS Y APARTAMENTOS TURÍSTICOS – FEVITUR (2015), *Impacto económico y social de las viviendas de uso turístico en España. Informe de Resultados/Medios Junio 2015*. Elaborado por ESADE.
- FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES DE VIVIENDAS Y APARTAMENTOS TURÍSTICOS – FEVITUR (2018), *El impacto de las viviendas de alojamiento turístico*

- en el mercado del alquiler residencial en Madrid. Resumen Ejecutivo*. Elaborado por inAtlas.
- GARCÍA HENCHE, Blanca (2017), "Los mercados de abastos y su comercialización como producto de turismo de experiencias. El caso de Madrid", *Cuadernos de Turismo*, n.º 39, pp. 167-189.
- GARCÍA HERNÁNDEZ, María (2000), "Turismo y medio ambiente en ciudades históricas. De la capacidad de acogida turística a la gestión del flujo de visitantes", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, n.º 20, pp. 131- 148.
- GARCÍA HERNÁNDEZ, María (2003), *Turismo y Conjuntos Monumentales: Capacidad de Acogida Turística y Gestión de Flujos de Visitantes*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- GARCÍA HERNÁNDEZ, María, CALLE VAQUERO, Manuel de la y YUBERO BERNABÉ, Claudia (2017), "Cultural Heritage and Urban Tourism: Historic City Centres under Pressure", *Sustainability*, n.º 9, 1346. doi:10.3390/su9081346.
- HERNÁNDEZ AJA, Agustín *et al.* (2007), "Madrid Centro: división en barrios funcionales", *Cuadernos de Investigación Urbanística*, n.º 50, pp. 3-92.
- LALANA SOTO, José Luis (2011), "El paisaje urbano histórico: modas, paradigmas y olvidos", *Ciudades*, n.º 14, pp. 15-38.
- MATHIESON, Aliester y WALL, Geoffrey (1990), *Turismo: repercusiones económicas, físicas y sociales*. Ciudad de México: Trillas.
- NAVALÓN GARCÍA, Rosario y MÍNGUEZ GARCÍA, Carmen (2016), "El desarrollo del fenómeno de los *tours* gratuitos (*free tours*) en los destinos culturales. El caso de la ciudad de Madrid: colaboración o negocio", en Macià BLÀZQUEZ, Miquel MIR-GUAL, Ivan MURRAY & Guillem X. PONS (eds.), *Turismo y crisis, turismo colaborativo y ecoturismo. Actas del XV Coloquio de Geografía del Turismo, el Ocio y la Recreación de la AGE*. Palma de Mallorca: Monografies de la Societat d'Història Natural de les Balears 23, pp. 265-279.
- PLATAFORMA CIUDADANA "VIVIR LA CIUDAD EN EUROPA" (2017), *Conclusiones del Tercer Encuentro Europeo de Asociaciones de Vecinos por la Defensa de la Calidad de Vida en los Centros de las Ciudades Europeas*. Madrid, 25-26 de marzo de 2017. <<https://aavvmadrid.org/convivencia-y-seguridad/concluye-exito-iii-encuentro-europeo-aavv-centros-historicos/>> (Fecha de consulta: 11 de julio de 2018).
- SALAS-OLMEDO, Henar, MOYA-GÓMEZ, Borja, GARCÍA-PALOMARES, Juan Carlos y GUTIÉRREZ, Javier (2018), "Tourists' digital footprint in cities: comparing big data sources", *Tourism Management*, n.º 66, pp. 13-25.

- VALENZUELA RUBIO, Manuel (2003), "Turismo y servicios recreativos", en José Luís GARCÍA (dir.), *La estructura económica de Madrid*. Madrid: Comunidad de Madrid, Segunda Edición, pp. 223-253.
- VV. AA. (2014), "Dimensión territorial y socioeconómica de la región metropolitana de Madrid", *Barómetro de Economía de la ciudad de Madrid*, n.º 39 (primer trimestre), pp. 104-131.
- WALL, Geoffrey (2002), "Impacto", en Jafar JAFARI (ed.), *Enciclopedia del Turismo*. Madrid: Síntesis, pp. 347-349.
- WORLD TOURISM ORGANIZATION (2012), *Global Report on City Tourism - Cities 2012 Project*. Madrid: UNWTO. AM Reports: VolumeSix.
- ZOIDO NARANJO, Florencio (2012), "Paisaje urbano. Aportaciones para la definición de un marco teórico, conceptual y metodológico", en Carmen Delgado, Joseba Juaristi y Sergio Tomé (eds.), *Ciudades y paisajes urbanos en el siglo XXI*. Santander: Ediciones Estudio, pp. 13-92.

MIRADORES DE MADRID EN LA CORNISA DEL MANZANARES. ESPACIO PÚBLICO, TURISMO, IMAGEN Y MEMORIA URBANA*

Miguel Ángel **Chaves Martín**
Universidad Complutense de Madrid

Ángeles **Layuno Rosas**
Universidad de Alcalá

Madrid no es Florencia ni París, pero de las Vistillas a la montaña del Príncipe Pío, tiene abierto el costado a una naturaleza que ha visto todo el mundo con los ojos de Velázquez

Corpus Barga (1932)

LA CORNISA HISTÓRICA Y MADRID RÍO: IMAGEN, MEMORIA Y MARCA-CIUDAD

La renovación de la imagen de las ciudades se apoya cada vez más en instrumentos y operaciones de regeneración urbana que tienen en la cultura un potente motor de cambios funcionales y sociales, fortalecimiento económico y valores simbólicos creadores de lo que en algunos casos se ha denominado “espacios públicos culturales” caracterizados por la apropiación y uso múltiple de los mismos por parte de vecinos, transeúntes, ciudadanos y turistas en casos de especial simbiosis frente a otros de claro desequilibrio y falta de integración. Las ciudades se han ido plegando a la presencia del turismo y su intensificación las modifica, extiende sus límites, los vuelve difusos y transforma, aunque sea muy parcialmente, su morfología interna, la canalización de sus flujos y las funciones de los espacios, fructificando en la creación de una nueva imagen en la que la urbe y el territorio se funden cada vez más con una vocación identitaria.

El sentido del lugar, el *genius loci*, la apropiación de los espacios reconociendo en ellos valores originales de la ciudad frente a los grandes procesos de transformación funcional, marcaron las décadas de 1960 y 1970 con aportaciones sustanciales de Jane Jacobs (1961), Kevin Lynch (1974), Henri Lefebvre (1974) o Norberg-Schultz (1979), advirtiendo de la pérdida de identidad de la ciudad en los nuevos procesos de modernización,

* Este texto forma parte de los resultados obtenidos en el proyecto de investigación: *La influencia del turismo en la transformación del espacio urbano. Ficciones patrimoniales/L'influence du tourisme culturel sur la transformation de l'espace urbain: nouvelles fictions patrimoniales*. Proyectos de Investigación financiado por la Universidad de Alcalá y la Casa de Velázquez - École des Hautes Études Hispaniques et Ibériques. Convocatoria 2016. Referencia: UAH-Casa de Velázquez (2016/00265/001). Investigadores principales: María Ángeles LAYUNO ROSAS y Julian BASTOEN. Duración: 15/09/2016 a 15/09/2018. Y del proyecto: *Edificios culturales y espacio público urbano: parámetros de análisis y evaluación de los procesos generados por intervenciones urbano-arquitectónicas*. Universidad de Alcalá (Ref. CCGP2017-EXP/035). Investigadora principal: María Ángeles LAYUNO ROSAS. Desarrollado entre enero de 2018 y febrero de 2019, en el marco del programa Ayudas a la creación y consolidación de grupos de investigación. Universidad de Alcalá. Convocatoria 2017.

tematización y regeneración urbana iniciados entonces. Desde entonces, el espacio público ha ido cobrando cada vez más protagonismo en el debate de lo urbano, y el enfrentamiento entre usuarios (vida vecinal y socialización) y consumidores (turismo y transeúntes) de esos espacios provoca “fricciones” cada vez más frecuentes y generalizadas (Delgado, 2014). La conversión de los centros históricos en espacios para el turismo generó unas primeras etapas de recuperación económica que han terminado derivando en problemas sociales, culturales, de identidad de barrio y de imagen urbana. Convertidos en escenarios de consumo y negocio, los espacios urbanos entran en un proceso de “ludificación” con notable impacto negativo para la ciudad reflejado en la especulación y aumento de precios inmobiliarios, la privatización y los problemas de seguridad, pérdida de identidad vecinal, nuevas formas de vida vinculadas al ocio y consumo, procesos de gentrificación, etc¹.

Convertido así en una estrategia política e institucional para el desarrollo de la actividad económica, generando capital externo en inversión, empleos y consumo, el turismo ha ido conduciendo paulatinamente a la reconfiguración de la vida social de individuos y comunidades que han adquirido nuevas formas de percibir y relacionarse, y que ha llevado en ocasiones a recrear ciudades, escenarios y espacios distintivos para el consumo turístico buscando con ello un reconocimiento y una marca que los caracterice. Pero en este proceso, la imagen que se transmite de un espacio regenerado afecta también a la visión que del mismo tiene el usuario, el vecino o el ciudadano que se apropia de él y se siente vinculado a los imaginarios y los valores simbólicos que le rodean, a la vez que las instituciones son más conscientes de la necesidad de crear una marca, un valor, un símbolo distintivo de reconocimiento con el que los ciudadanos también se identifiquen.

El ciudadano es el representante por excelencia del tipo ideal de sujeto socializado y responsable, es el habitante de la ciudad, el portador de la cultura cívica. El ciudadano comparte valores, establece relaciones contractuales y actúa según pautas o normas tácitas que hacen posible una convivencia segura y pacífica tanto en las relaciones económicas y profesionales, como en la cotidianidad (Borja, 2003: 45).

Es cada vez más frecuente que las ciudades, más allá del nombre y el escudo oficial que las ha caracterizado históricamente, tengan también “una marca, un logotipo, una identidad corporativa, eslóganes específicos

¹ Un análisis pormenorizado y actualizado del problema en el caso concreto de Madrid en Cabrerizo, Sequera, Bachiller (2017).

e incluso *merchandising* propio" (Baamonde, García, Formoso, 2011: 709) como instrumentos de diferenciación. Y es que en una sociedad en la que la presencia de las marcas es una constante, los lugares y territorios no han sido ajenos al fenómeno global de "brandificación", de forma que

Estamos asistiendo a un excepcional proceso de revalorización de los lugares que, a su vez, genera una competencia entre ellos inédita hasta el momento. De ahí la necesidad de singularizarse, de exhibir y resaltar todos aquellos elementos significativos que diferencian a un lugar respecto de los demás, de "salir en el mapa", en definitiva (Nogué, 2006: 208).

En 1993 los especialistas en *marketing* Irving Rein, Philip Kotler y Donald Haider desarrollaron el concepto de *marketing* de ciudades o "*marketing* de lugares" ante la necesidad creciente de las ciudades de diferenciarse en un mercado turístico cada vez más competitivo y en el que deberían posicionarse construyendo una sólida imagen de marca anclada en valores y atributos fácilmente reconocibles por la ciudadanía². La razón es que la marca "otorga al territorio un valor añadido de competitividad (identidad competitiva)" (San Eugenio, Fernández-Cavia, Nogué y Jiménez, 2013: 672), puesto que dos de sus funciones básicas son la diferenciación y la identificación (Aaker, 1991). Así, la marca asociada a un lugar atribuye a un territorio una simbología y unos valores emocionales y funcionales, lo que a su vez permite la identificación del conjunto de lugares como una categoría de productos, para después establecer la diferenciación entre unos y otros dentro de dicha categoría.

En consecuencia, "hacer *branding* puede entenderse como construir valor de marca mediante la comunicación efectiva de los atributos que se quieran trasladar a la mente de los receptores" (Fernández-Cavia, 2011: 109). De ahí que los lugares se comercialicen hoy como productos y que la aplicación de técnicas de *marketing* y comunicación con el fin de hacer tangibles las identidades presentes en los espacios geográficos sea una constante (Moilanen y Rainisto, 2009). De hecho, en 2009 el *Handbook on tourism destination branding* revelaba que el 82% de las Destination Management *Organization* poseían una estrategia de marca y que el 80% habían establecido un conjunto de valores de marca para su territorio (Anholt, 2009).

² Para un análisis más pormenorizado de los procesos de "brandificación" y construcción de marca-ciudad véase (Heredero, 2015).

En este contexto se enmarca el interés creciente de Madrid por crear su marca-ciudad. La necesidad de posicionar a la ciudad en el nuevo escenario global formado por un mercado internacionalizado será el argumento central para adecuar el lenguaje, las herramientas y la metodología del *marketing* de ciudades. Tras unos primeros años de incertidumbre y confusión en la definición del proyecto (1980-1999) se alcanzará en la primera década del siglo XXI la necesaria continuidad y coherencia que hace viable el proyecto. La administración municipal asume plenamente como objetivo político la necesidad de profundizar en el modelo de ciudad competitiva global. La secuencia de estudios para el reposicionamiento internacional de Madrid, la creación de empresas y oficinas para la promoción de su imagen en el mundo, las campañas y planes estratégicos reflejan la continuidad y claridad en el empeño³. Desde 2005, en todas las grandes operaciones urbanas que se llevan a cabo existe la "intención explícita de contribuir con ellas a la creación de un imaginario que respondiese a la recién estrenada *Marca Madrid*" (García, Molina, 2010: 79. Recogido en Canosa, 2012: 11), identificándose toda una serie de intervenciones urbanas claramente encaminadas a mejorar la escena urbana, entre las que cabría destacar como más relevantes:

La remodelación del eje Prado-Recoletos, convertido en *Paseo del Arte*, la remodelación de mercados tradicionales en el centro de la ciudad como San Antón en Chueca o San Miguel, cercano a la Puerta del Sol y, sobre todo, la gran operación *Calle 30* sobre la antigua autovía M-30 que ha incluido su soterramiento parcial y el ajardinamiento en superficie, auténtico buque insignia de la administración popular del periodo de Gallardón (Canosa, 2012: 14).

Inaugurado en 2011, el proyecto Madrid Río es el último de los grandes iconos urbanos de la Marca Madrid⁴, un enorme enclave lúdico y cultural paralelo al río Manzanares sobre el soterramiento de la vía de circunvalación M-30, que recupera también el valor monumental de la Cornisa de Madrid, imagen icónica de la ciudad recreada a lo largo de los siglos por pintores, escritores y cronistas. La ciudad, constreñida entre sus murallas, se localiza estratégicamente en la parte alta, en torno a la masa destacada del antiguo Alcázar, todavía de aspecto medieval en los dibujos de Jan Cornelisz Vermeyen (1534, Metropolitan Museum New York) y de Anton van den Wyngaerde (1562, Biblioteca Nacional, Viena) (Fig. 1), este último mostrando los pequeños caminos que serpentean los terraplenes que bajan al río, con el

³ Un estudio completo sobre la construcción de la Marca Madrid en Canosa Zamora, 2012.

⁴ Dos imágenes de Madrid Río y la Cornisa monumental son las únicas que se repiten, significativamente, en el último documento elaborado por el Ayuntamiento de la ciudad: *Madrid, relato de ciudad. Estrategias 2018-2023*. Madrid: Dirección General de Innovación y Promoción de la Ciudad, 2018, en el que expresamente se indica que "Madrid, más que una marca, construye y propone un relato, un formato flexible y abierto, que se crea y se transmite de forma colectiva y que por eso ofrece unas bases muy sólidas para su comunicación y su evolución" (p. 7).



Fig. 1. Anton Van den Wyngaerde. *Vista de poniente de la ciudad de Madrid*, 1562 (dibujo preparatorio). Biblioteca Nacional de Viena, MS. Min. 4178 (Commons Public Domain).

puente de Segovia y el Palacio de los Vargas en primer plano. Casi dos siglos después, y desde una perspectiva similar, Antonio Joli nos dejará una *veduta* de Madrid (1753) con el nuevo Palacio Real levantado por los Borbones tras el incendio del Alcázar en 1734, y que desde una mayor lejanía repetirá Goya en *La pradera de San Isidro* (1788, Museo del Prado)⁵.

Los grandes cambios llegarán a mediados del siglo XIX, cuando la expansión demográfica y el Plan de Ensanche de Madrid de Carlos María de Castro, comience a transformar todo el entorno.

En la parte del Oeste solo podemos considerar como afueras de Madrid las escarpadas laderas del portillo de Gil-Imon y de las Vistillas, las Cuestas de la Vega y la estrecha ribera del Manzanares hasta la Cuesta de Areneros, en la Florida; espacios todos completamente inútiles para una edificación ni aun de medianas condiciones (Castro, 1860: 19).

Es indudable que las afueras del Norte y parte de las del Este son las designadas con especialidad para el Ensanche, tanto por la voz pública como por la naturaleza misma. Desde la proximidad de los Campos Santos de la puerta de Fuencarral y desde la antigua pradera o Campo de Guardias, hasta algo más allá de la carretera de Aragón por detrás de las tapias del Retiro, el terreno se presenta con pequeñas excepciones medianamente ondulado, pero en lo general bien dispuesto para asentar sobre él grandes masas de edificación divididas en formas regulares. No sucede lo mismo del lado del Sur donde descendiendo el terreno con una rápida inclinación desde la actual cerca hasta el río Manzanares y cortado además por elevados caminos que ha sido fuerza construir así, para obviar aquel inconveniente, sería punto menos que imposible fundar allí una población de regulares formas, y tampoco sería más aceptable la que pudiera trazarse por la parte del Oeste oponiéndose a ello la montaña del Príncipe Pío; pero si bien el aumento de la villa

⁵ Dos estudios recientes que analizan las imágenes y el paisaje de la Cornisa de Madrid en García-Hípola (2011) y Cascante (2015).

por el S. y el O. no podrá en muchos años presentar el conjunto y la unidad que serían de apetecer, sin embargo, consignaremos algunas ideas para lo sucesivo que regularicen las construcciones que han empezado a levantarse en algunos espacios de esta zona y que podrán formar pequeños barrios aislados entre sí, pero de aspecto agradable y pintoresco el día no lejano en que las aguas del canal de Isabel II venga a engalanar con sus gérmenes de vegetación aquellos áridos y desnudos campos (Castro, 1860: 103-104).

Son los años de urbanización del nuevo barrio burgués de Argüelles y de todo el entorno de la Montaña del Príncipe Pío, coincidiendo con la erección en su cima del Cuartel de la Montaña, y la instalación a los pies de la ladera de la Estación del Norte, provisional desde 1857 y ya en su ubicación definitiva en 1877. De hecho, hubo críticas al emplazamiento por considerarlo inadecuado dados los desniveles del entorno, proponiéndose incluso situarla en la cima de la Montaña (VV. AA., 1980). En el entorno, aunque el río mantiene aún la imagen de las antiguas huertas junto a pequeñas casas de labranza, tejeras y alfares, a los que se suma cada vez un mayor número de lavaderos y tendaderos en sus dos orillas, se levantan también los transformados Palacio de los Vargas, en la orilla derecha, dentro del conjunto de la Casa de Campo, y la Puerta de San Vicente, en la margen izquierda, junto al desaparecido Asilo de Lavanderas que se había inaugurado en 1872 (Fig. 2).

Desde los primeros años del siglo XX el tejido urbano que bordea el cauce del río crece en detrimento de los lavaderos y huertas todavía existentes. En 1914 se acometen importantes obras de canalización del cauce del río, que se sucederán décadas después con la construcción de nuevos diques y presas para el control de las crecidas, lo que favoreció el desarrollo residencial con nuevos bloques de viviendas y la construcción de espacios para el ocio como las Piscinas La Isla que levantara en 1931 Luis Gutiérrez Soto como ejemplo notable de racionalismo arquitectónico, en funcionamiento hasta 1954 y lamentablemente desaparecido. La colmatación de los nuevos barrios en la margen derecha del río, junto con la construcción de la vía de circunvalación M-30 con carriles de circulación en ambos márgenes, transformó radicalmente la imagen histórica de ese entorno, que en su margen izquierda vio también el paulatino crecimiento de una masa vegetal arbolada combinada con espacios ajardinados que caracterizó el perfil urbano de una ciudad que daba completamente la espalda al río.

Fig. 2. Tarjeta Postal. *Madrid, orillas del Manzanares y Cuartel de la Montaña* (h. 1911-1915). Bajo el Cuartel de la Montaña se ven los dos volúmenes destacados de la Estación del Norte y del Asilo de Lavanderas antes de descender a las pequeñas edificaciones próximas al río y los lavaderos.



La importancia del proyecto Madrid Río recuperando de nuevo este espacio perdido y emblemático de la ciudad es más que evidente, y se ha convertido en uno de los proyectos de espacio público más ambiciosos construidos recientemente en Europa. Entre las distintas unidades de paisaje que lo han ido definiendo, la que se localiza frente a la Cornisa recibe el significativo nombre de “Escena Monumental”, con un espacio multiusos de conexión entre la ciudad y la Casa de Campo que es la Plataforma del Rey, un espacio simbólico que recupera la memoria histórica de las antiguas huertas y espacios verdes creados por Felipe II cuando establece la capitalidad en Madrid, con la Huerta de la Partida y el privilegiado mirador que desde la pequeña plataforma de hormigón allí instalada permite contemplar toda la cornisa histórica de la ciudad desde la Montaña del Príncipe Pío hasta las Vistillas de San Francisco con la presencia en el centro de los imponentes volúmenes arquitectónicos del Palacio Real, el Museo de las Colecciones Reales y la Catedral de la Almudena (Fig. 3).

La ciudad de Madrid debe su nombre y origen al agua. El proyecto Madrid Río le proporciona usos recreativos y a la vez le confiere señas de identidad. El nuevo parque fluvial del Manzanares, que se extiende sobre una autopista soterrada, regenera las



márgenes del río y ayuda a rehabilitar los barrios populares colindantes, pero a la vez recobra la relación del núcleo original de la ciudad con las vegas y huertas a sus pies — recuperando vistas de la hoy devenida cornisa monumental—, y completa un corredor verde que restaura la relación de la urbe con el territorio. [...] Madrid Río es, además, un proyecto simbólico que desvela la relación de la ciudad con sus orígenes y con su territorio, que en ambos casos giran alrededor del agua (Fernández Galiano, 2014: 12).

Más allá de los valores e implicaciones culturales que sin duda tiene, además de los aspectos políticos, sociales, medioambientales, etc., Madrid Río se debe entender también desde la mirada contemporánea del valor de la imagen y su relación con la estructura, en un diálogo de realidades y simulacros que caracteriza todo el proyecto. Por un lado se apoya en la mejora ambiental y en la redención social fomentando un retorno a la naturaleza que ponga en primera línea los valores de

Fig. 3. Vista de la Cornisa de Madrid desde el mirador de la Huerta de la Partida (foto M. A. Chaves, 2018).

sostenibilidad y medio ambiente propios del nuevo concepto de ciudad. Mientras que, por otro lado, oculta un modelo de ciudad “fundamentado en el consumo indiscriminado de suelo y recursos en pos del crecimiento y el desarrollo.” El nuevo parque lineal que ha soterrado la M-30 se presenta así con un discurso retórico y efectista que ofrece una imagen de reequilibrio social y ambiental a la par que un necesario retorno a los orígenes en un espacio lúdico y de recreo. Pero bajo la superficie la realidad estructural es otra, apoyada en la productividad de una autopista que ha aumentado su dimensión y en la que la movilidad se basa en la primacía del transporte privado y no público,

y en un horizonte de crecimiento continuo sobre el territorio. La promesa de un Manzanares verde se ve así finalmente satisfecha. Gracias a un extraordinario simulacro, señal inequívoca de los tiempos que corren, la contradicción entre discurso y realidad sigue ahí. Pero no se ve (Martín, 2014: 91).

Desde su inauguración Madrid Río se ha convertido en uno de los principales iconos de la ciudad. Su gran accesibilidad, y su capacidad de enlazar áreas verdes o habitadas antes inconexas, lo convierte en un elemento visible a pesar de su carácter horizontal, ligado a la superficie. Su capacidad de acogida y atracción ha superado los intereses de los barrios limítrofes, y ha adquirido de forma casi inmediata un valor como condensador metropolitano. Su diseño unitario y completo, que abarca desde las estrategias urbanas hasta los detalles locales, sin especiales estridencias, pero atento a las particularidades urbanas, lo ha dotado de una imagen reconocible que se puede comprender con facilidad. Por estas razones, entre otras, ya ha sido incluido en las guías de la ciudad, junto al Museo del Prado, el parque del Retiro o los barrios históricos de los Austrias. Como contraste con estos, Madrid Río se presenta como exponente real de la ciudad futura. De este modo se percibe como un fenómeno singular, que ha pasado a formar parte del imaginario de los ciudadanos y de los visitantes, de manera inmediata, a pesar de encontrarse en un medio urbano complejo y multifacético como es Madrid (Garrido, 2017: 114).

MIRAR MADRID DESDE LA CORNISA: VISTILLAS Y VISTAS DE SAN FRANCISCO Y DOÑA MARÍA

La muralla no impedirá la ventilación de los ayres...,
ni la vista y arboleda a los que salen del lugar.

La frase forma parte del *Discurso* que el médico Cristóbal Pérez de Herrera escribe a Felipe II en 1597 con el fin de convencerlo para no trasladar la

corte a Valladolid, suplicándole que “considerando las muchas calidades y grandezas de la villa de Madrid, se sirva de ver si convendría honrarla y adornarla de muralla y otras cosas que se proponen, con que mereciese ser Corte perpetua y asistencia de su gran monarquía” (Pérez de Herrera, 1597, f. 17v.). Su afán por adornar la villa le lleva incluso a proponer una faraónica muralla que, bajo la dirección de Francisco de Mora, “no fuese muy alta, más de lo que bastase para no poder subir nadie por ella” con terraplenes plantados de árboles que serían “de mucha gala y ornato, al modo que dizen está Amberes en Flandes, Ferrara, Padua y Luca en Italia” (Cavillac, 2002: 633, reproduciendo el fol. 1217 v. de Pérez de Herrera), insistiendo entonces en esa necesidad de no impedir la ventilación ni cortar las vistas y el paseo a los ciudadanos.

En el entorno del Alcázar, a lo largo de la cornisa generada por el desnivel hacia el Manzanares, se localizaron toda una serie de miradores y cuestras que favorecían tanto el paseo como la contemplación del entorno urbano y la naturaleza circundante. Salir al exterior de las poblaciones a pasear y tomar el aire era una actividad considerada por los teóricos como muy recomendable e incluso necesaria como medida profiláctica, y no solo por motivos higiénico-sanitarios sino también con importantes connotaciones sociales. El paseo cortesano de las clases altas por el Prado de San Jerónimo tenía su réplica, más popular y castiza, en los espacios públicos que se abrían en las Vistillas, la ribera del Manzanares, el entorno de Leganitos y la Cuesta de la Vega (Muñoz de la Nava, 2016: 32).

Pocos años antes del *Discurso* de Herrera lo había puesto ya de manifiesto Damasio de Frías al comparar el espacio público de la ciudad, sus plazas, con los patios de las casas, “pues en ellas unos saliendo de la apretura y estrecho de las calles parece que descansa la vista y se ensancha”⁶, destacando el papel de las vistas al campo desde los espacios públicos, las bellas vistas, el goce de la naturaleza, naciendo con ello las “vistillas”:

La ciudad de comienzos del siglo XVII, con sus plazas, fuentes y edificios, concebida como un todo único, a veces personificada —en cuyo caso la plaza será su corazón—, a veces “Babilonia” y siempre “máquina”, fue también gran teatro de una cultura y unas formas de vida plenamente urbanas, fue casa que abría sus puertas a pobres y poderosos, y sobre todo fue también una ciudad que en los jardines,

⁶ FRÍAS Y BALBOA, Damasio de (S. XVI), *Diálogos de diferentes materias*. Ms. 1172, fol. 178v, reproducido en *Alabanza de Valladolid. Peregrino-Ciudadano*. Este diálogo fue publicado por Alonso Cortés (1955: 225-287) y recogido por Cámara (1990: 224) y Muñoz de la Nava (2016: 371).

huertas, salidas al campo, vistas y vistillas, mostró que disfrutar de la naturaleza — aunque fuera urbanizada— no era imposible desde el lado de acá de las puertas de la ciudad, pues desde la ciudad el lado de allá podía ser también de los ciudadanos (Cámara, 1990: 225-226).

En 1610, cuando se retoma la idea de construir una ermita dedicada a San Roque en las proximidades de San Francisco, el regidor Pedro Bravo de Urosa, comisionado para ver el sitio, elabora una petición a la Villa para que esta asuma el compromiso de no permitir que se construyese nunca en las “Vistillas de San Francisco”, ante la escasez de salidas de la ciudad para el recreo de sus vecinos:

Pedro Bravo de Urosa, vecino y regidor desta Villa, dice que en cumplimiento del acuerdo hecho por esta Villa he visto el sitio e plazuela que llaman las Vistillas de San Francisco, el cual es donde solicitan la ermita de señor san Roque, y habiendo considerado las pocas salidas questa Villa tiene para el recreo de los vecinos de ella, y que este sitio es una dellas, y de mucha recreación, ansí de invierno como de verano, para salir a tomar el fresco, y en invierno el sol, por ser sitio alto y tener tan buenas vistas, como son el río, arboledas y parque, casa del campo, huertas, sotos, ermitas de San Isidro y del Ángel y los Carabancheles y mucho campo, de que gozan todos los vecinos de esta Villa, especialmente los que viven en la rre [sic] parroquia de San Pedro y San Andrés, Santiuste, que alcanzan calle de Toledo, Barrios y de San Francisco, y las de San Andrés y San Pedro que no tienen otra salida ni respiradero para tomar los aires, si no es esta, demás que esta Villa tiene mucha falta de casas plazas para ocasiones que se le ofrecieren, y es muy a propósito para la madera que se viene a vender, porque si Madrid no saliese con el pleito que el hospital de la Latina trata sobre la plaza de la Madera que hoy es, no tiene sitio tan a propósito como es este, e por tales razones y causas le parece no conviene se dé ni venda a ninguna persona para hacer casas ni edificios ninguno, si no que se esté en el estado que al presente tiene, y no se le quiten este refrigerio a los vecinos desta Villa, y así lo suplica al señor corregidor, y esta Villa mande poner perpetuo silencio en ello, y que se ponga y escriba esta petición en el libro de Ayuntamiento para que en todo tiempo conste de su contradicción, que él desde luego hace para que no se dé de gracia a ninguna persona ni se venda, por ser cosa tan necesaria para esta Villa e provecho de todos los vecinos della, y pues hay costumbre en este ayuntamiento que en los negocios de gracia, habiendo contradicción en casos semejantes no se debe tratar de ellos, y haciéndolo así se administrará justicia, y de lo contrario, hablando con el acatamiento que debe, apela para ante Su Majestad y señores de su real Consejo, e lo pidió por testimonio y justicia. Pedro Bravo de Urosa⁷.

⁷ Archivo de la Villa, Secretaría, Acuerdos, 23 de marzo de 1610. Recogido en Muñoz de la Nava (2016: 372).

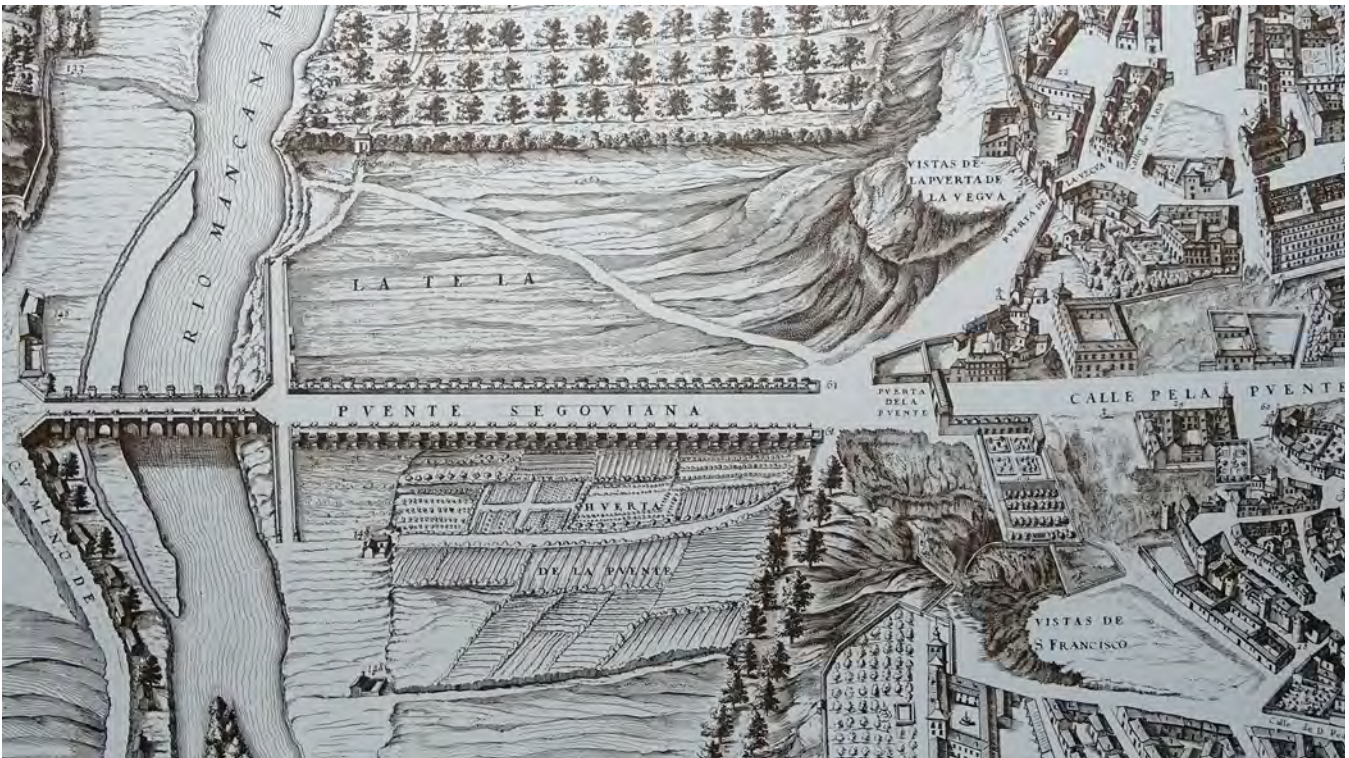
En 1629 Jerónimo de la Quintana dejó nuevo testimonio del valor de estas vistas y vistillas en su historia de Madrid reseñándolas en el capítulo LXVII dedicado a las “plazas, calles, fuentes y salidas públicas de recreación”:

Tampoco carece de salidas al campo para desahogo de la gente donde se toma el sol de invierno y el fresco de verano, que son de mucha recreación. Las vistas de D.^a María de Aragón, desde donde se ven las huertas de Leganitos, los estanques y arboleda de la casa del Campo, y sotillo de Melchor de Herrera, las de la Puerta de la Vega, atalaya del parque, río y soto, las vistillas de San Francisco que participaban de lo mismo, ofrecen a la vista agradable recreación, de suerte que casi por todas partes que se quiere salir del lugar ay salidas amenas y deleitosas (Quintana, 1629, folio 377r/v).

Cuando en 1656 Pedro Texeira publica su *Topographia de la Villa de Madrid*, deja constancia de las mismas marcando en el plano las denominaciones de “Vistas de D.^a María de Aragón”, “Vistas de la Puerta de la Vega”, y “Vistas de San Francisco” (Figs. 4 y 5). Las primeras se localizaban delante del colegio fundado en 1590 por Doña María de Córdoba y Aragón, dama de la reina doña Ana de Austria, según trazas de Francisco de Mora y reformado en 1781 por Juan de Villanueva. Situado junto a la Cuesta de San Vicente, en las proximidades de la actual Plaza de España, la ocupación francesa y la posterior desamortización terminaron por hacer desaparecer el conjunto sobre el que ahora se levanta el Palacio del Senado (Lazcano, 2007). Las vistas de la Cuesta de la Vega se localizaban a la derecha de la Puerta de la Vega por su parte exterior, sobre la explanada elevada en la que ahora se levanta el Museo de las Colecciones Reales. Desaparecidas ambas vistas en el *Plano de Madrid* de Antonio Espinosa de los Monteros (1769), las únicas que se conservan son las denominadas por Teixeira “Vistas de San Francisco” y por Espinosa “Barranco y Plaza de las Vistillas”.

Entre la Puerta de la Vega y las Vistillas de San Francisco surgirá un nuevo mirador elevado al construirse el viaducto de hierro proyectado por el ingeniero Eugenio Barrón en 1874 para salvar el desnivel de la calle de Segovia. En la década de 1920 el entonces niño Alonso Zamora Vicente recuerda los paseos por el barrio con su padre y sus juegos lanzándose sobre cartones por los terraplenes que bajan al río:

(Página siguiente) Figs. 4 y 5. Detalle de las “Vistas de D.^a María de Aragón”, “Puerta de la Vega y San Francisco” en el plano de Pedro Texeira, *Topographia de la Villa de Madrid. Mantva Carpetanorvm sive Matritvm Urbs Regia* (1656).



Un alto, siempre, en el centro del Viaducto. Allí el escalofrío de los que se tiraban, de los suicidas (no tengas cuidado, siempre se tiran de noche, cuando no pasa nadie). Era el Viaducto viejo, el de hierro, con su aire de bidón oxidado y mugriento, barandilla alta, un ciego acurrucado a su principio, con un cartel: "de la gota serena", y un perro que sostenía en la boca el platillo de las limosnas. Desde la barandilla del Viaducto aprendí, nombres de iglesias altas, de calles retorcidas, de rinconcillos que después he querido mucho. Las Bernardas, encaramadas sobre el Palacio de los Consejos, alta de hombros la torre, siempre haciendo fuerza hacia atrás para no caerse por el barranco de la calle Segovia; las agujas de San Miguel, del Ayuntamiento, de Santa Cruz, adornos infantiles en lo alto, como castillos de dominó; la catedral, dos torres bajas y romas delante de la cúpula, vago recuerdo de león sentado y garras extendidas. San Pedro, cara de búho en ladrillo, y San Andrés, espigadita y alta, oronda de haber subido su costanilla empinada. También campo abierto, Casa de Campo adelante, y La Florida, humo de trenes, y nombres de montañas, lejos: Montón de Trigo, La Maliciosa, Peñalara, Siete Picos, Abantos (Zamora, 1955: 19).

El Madrid que describe Zamora Vicente en *Primeras Hojas* no es un escenario cerrado, sino que la ciudad se proyecta también hacia fuera. Es un Madrid abierto, sin límites, en el que la mirada se pierde en el horizonte, en el que se entrecruzan la visión interior de la ciudad con sus iglesias y edificios civiles, sus calles y sus plazas, y la mirada exterior, al campo, a la naturaleza, al río. En su descripción es cierto que todavía pudo llegar a ver lo que ahora ya es imposible por la presencia de nuevos bloques de edificios y de la nueva catedral, por entonces en construcción, como él mismo relata en dos ocasiones hablando del "quejido largo de una grúa en la Almudena" y de "los muñones de la Almudena creciente" (Cianca, 2017: 84).

A mediados del siglo XIX, coincidiendo con las obras de urbanización y nuevas construcciones de todo el entorno, se interviene tanto en la Cuesta de la Vega como en el Barranco y Plaza de las Vistillas. Buena parte de los terrenos, como relata entre otros Mesonero Romanos (1861), fueron vendidos en el siglo XVII por el Concejo a los duques del Infantado, que levantaron allí su palacio hasta que un siglo después pasara a manos de los duques de Osuna, que construyeron un nuevo palacio destruido también en los primeros años del siglo XX cuando deciden vender los terrenos al Obispado de Madrid que levantará en 1906 el Seminario Conciliar que aún se conserva. El palacio, los jardines y las casas que ocupaban las manzanas contiguas eran propiedad de los duques, al igual que:

Fig. 6. Antonio Passaporte. Las Vistillas con el mercado de melones frente al Seminario (Colección Loty, 1929-1936). Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, ref. 0738-R.



[...] los huertos, bajadas y hasta el mismo inmenso descampado de las Vistillas, aumentado con la demolición de la manzana 128 [del Plano de Espinosa], que formaba la calle de el *Corral de las Naranjas*; [...] que en estos últimos tiempos y siguiendo los mismos impulsos de grandeza, ha proyectado y emprendido el señor duque actual una obra colosal de mejora, desmontando y rebajando aquella inmensa esplanada en más de diez pies, para reducirla a un hermoso plano a que se ha de dar forma de paseo, con un bello jardín o glorieta en el centro (Mesonero, 1861: 171).

La plaza ajardinada o Campillo de las Vistillas (Fig. 6), como también se la conocía, quedaba delimitada por las calles de Don Pedro, San Buenaventura, Morería, Yeseros, travesía de las Vistillas y Cuesta de los Ciegos, celebrándose en ese espacio público tanto romerías y verbenas como mercado de abastos, especialmente melones, como testimonian las fotografías de Antonio Passaporte (Loty) en los años veinte, sirviendo también como privilegiado observatorio astronómico tras conocerse la noticia, como publicaba el diario *ABC* el domingo 23 de enero de 1910, del paso del cometa Halley por Madrid, “acudiendo la gente al Viaducto y a las Vistillas para ver el cometa”. Pero los proyectos de reforma nunca se completaron y el lugar presentaba también importantes problemas de seguridad y salud al utilizarse como vertedero,

como refleja la crítica aparecida en el Diario *La Libertad* en octubre de 1920 lamentándose del estado que ofrece uno de los lugares más bellos y con mejores vistas de Madrid:

Desde que, muchos ha, fue derrumbado el antiguo palacio de Osuna, el llamado Campillo de las Vistillas quedó por completo abandonado y convertido en inmundos vertederos lo que podía ser uno de los lugares más bellos de Madrid. Por su situación y su altitud sobre la cuenca del río, constituyen las Vistillas un magnífico mirador sobre el Guadarrama. El paisaje que desde allí se descubre es verdaderamente admirable, una maravilla, orgullo de la capital y, sin embargo, a ningún forastero puede ofrecérsele el goce de tal contemplación, porque lo que debiera ser artística terraza llena de árboles y flores, solo es depósito de basuras y asilo de toda la miseria, al cual no se pueden acercar los madrileños sin peligro para su salud y para sus personas, por la poca seguridad que ofrecen aquellos lugares. De llevarse a la práctica la reforma proyectada, aquel paraje será no de los más hermosos de Madrid y de España, sino del mundo entero. La plaza se convertirá en un jardín circundado por una balaustrada de piedra, y se embellecerán las laderas del cerro con arbolado y jardines, que darán la sensación de un pequeño parque de recreo (Góngora, 1920: 3)⁸.

Cinco años después un artículo más extenso publicado por Pedro de Répide en el mismo diario recorre la historia del que denomina “Campillo de las Vistillas”, uno de los parajes madrileños —afirma— más típicos, que se llamó Vistillas de San Francisco para diferenciarlas de las Vistillas del Río, que era como se llamaba el altillo que detrás del Colegio de doña María de Aragón, actual palacio del Senado, y sobre el prado de Leganitos, ocupa la calle del Río.

Lugar de magnífica situación, domina el Manzanares y es un espléndido miradero, desde el que se divisan, a la izquierda del antiguo camino de Alcorcón, hoy paseo de Extremadura, los cerros de Luche y de Cuervo y los de las Ánimas y de San Isidro, hasta el camino de Carabanchel, y en la derecha, toda la extensión de la Casa de Campo. La visión del Palacio Real y sus Jardines, con el fondo velazqueño de la Sierra, completan de este lado el admirable panorama, cuya contemplación hace del cerro de las Vistillas uno de los más bellos miradores de España (Répide, 1925: 5).

El domingo 19 de julio de 1931 Pedro de Répide vuelve a hacerse eco de “otra novedad matritense de estos días” como fue la inauguración de los Jardines de las Vistillas diseñados por Fernando García Mercadal, criticando

⁸ El escrito de Góngora obedece no solo a una crónica de la realidad sino a una réplica directa al comentario que, en el mismo periódico, escribiera Pedro de Répide dos días antes, afirmando que “la urbanización y embellecimiento del campo de las Vistillas es cosa que no corre gran prisa, sobre todo si no se trata más que de cubrir con césped sus laderas y reducir el espacio para las personas con esos ridículos jardincitos a la inglesa que estamos padeciendo en Madrid hace algún tiempo, y no a poco precio. Eso sin contar que no está suficientemente aclarado el asunto de la propiedad de los terrenos que pertenecieron a la casa ducal del Infantado, y de los cuales apareció como propietaria, con cierta sorpresa por parte del pueblo de Madrid, una Sociedad bilbaína” (*La Libertad*, 24 de octubre de 1920, p.1).

la deficiente intervención de lo que “no puede ser más que un vasto miradero” al que las coníferas que cubren sus laderas restarán panorámicas, las acacias dispuestas en su cima dan un pobre aspecto al conjunto, y el cemento es el único triunfador en bancos, escalerillas y pretilos, resquebrajado además por el calor, que “da un aspecto de cosa vieja y abandonada a una obra reciente”. La solución para él no era otra que haber hecho una amplia terraza ocupando toda la meseta rodeada de un banco corrido de granito. Critica también el vano intento de llamar a la plaza de Gabriel Miró, cuando “el Campo de las Vistillas se llamará siempre de este modo y será inútil el intento de disfrazarlo con otro” (Répide, 1931: 1-2).

En 1945 el arquitecto Manuel Herrero Palacios hace una reforma de la plaza a la vez que se inician trabajos de mejora y reurbanización en calles y escaleras que salvan las antiguas cuestas, como la de los Ciegos. En el entorno de la plaza, estructurada en dos terrazas con una fuente monumental en el centro, se van incorporando monumentos públicos en recuerdo a artistas que tuvieron allí su residencia, como es el caso del estudio-taller de Victorio Macho, ocupado luego por Ignacio Zuloaga, o escritores como Ramón Gómez de la Serna, al que se le levanta una fuente y una escultura alegórica de bronce en 1972 obra de Pérez Comendador, enmarcado en el frente que asoma a la Cornisa por una pérgola semicircular. A ello se sumará en 2003 la reubicación en este espacio de *La Violetera*, obra de Santiago de Santiago instalada inicialmente en el cruce de las calles Alcalá y Gran Vía. El espacio, ocupado también por terrazas, ha sido y es un espacio vecinal, donde el turismo apenas transita, discurriendo por la calle Bailén entre el Palacio Real y San Francisco el Grande. Pocas son las miradas que se asoman al paisaje, tapado en buena medida por la vegetación, dificultadas además por la suciedad y la presencia continua de indigentes ocupando una pérgola llena de pintadas, que se extienden también a otros muros próximos con grafitis de escaso interés. Entre febrero de 2009 y mayo de 2018 los Jardines de las Vistillas estuvieron también incluidos dentro de la lista roja del patrimonio⁹ como consecuencia de la aprobación por el Ayuntamiento del Plan Parcial de Reforma Interior de la Cornisa del río Manzanares, que permitía al arzobispado de Madrid la construcción de cinco edificios en el parque (una biblioteca diocesana, una casa de la Iglesia con un aparcamiento de doscientas plazas, una residencia para sacerdotes, oficinas, un centro de

⁹ <<https://listarojapatrimonio.org/ficha/jardines-de-las-vistillas/>>.

mayores y un hogar para indigentes en el parque de la Cornisa), a lo que se sumaba la construcción por el Ayuntamiento de una escuela infantil y un polideportivo sobre los mismos terrenos, ocupando buena parte de las zonas verdes en un talud de un enorme valor histórico y paisajístico catalogado como Bien de Interés Cultural. Un proyecto finamente anulado por sentencia del Tribunal Supremo que refleja bien la situación siempre contradictoria que ha tenido un espacio público incluido todavía hoy dentro de la ruta de Miradores de Madrid¹⁰ (Figs. 7, 8 y 9).

LA MONTAÑA DEL PRÍNCIPE PÍO: IMÁGENES Y MEMORIA URBANA

Mirador privilegiado de la ciudad y su territorio en la Cornisa del Manzanares, la Montaña del Príncipe Pío guarda una densa historia que la lleva desde sus orígenes como quinta privada a Real Sitio de la Florida y actualmente parque público y referente turístico con la instalación del Templo de Debod, pasando por zona de huertas y acuartelamiento, donde la memoria urbana y el imaginario colectivo se hacen también presentes en episodios tan trágicos como significativos de los fusilamientos del 3 de mayo de 1808 o el asalto al Cuartel de la Montaña de 1936¹¹.

En la *Vista de Madrid* de Anton van der Wyngaerde de 1562 aparece representada por primera vez la finca de la Florida, distinguiéndose a la izquierda del antiguo alcázar unas edificaciones rurales sobre una extensa y alta colina, y entre los dos cerros, el barranco por donde discurre el arroyo de Leganitos hasta el Manzanares.

En la cima de la colina [...] es bien visible la existencia de una finca rústica cerrada, una huerta más bien, con unos cuantos edificios de poca alzada, finca que más o menos modificada, pasaría a ser propiedad del Marqués de Auñón en los primeros años del siglo XVII (Gómez, 1968: 27).

La colina se asoma al Paseo de la Florida, en su encuentro con la Cuesta de San Vicente, limitada en sus otros extremos por el Parque del Oeste, la calle Ferraz y la Plaza de España. En origen estaba integrada en el conjunto de la finca o dehesa de la Florida, vasta extensión de terreno al otro lado de la cerca madrileña, que ocupaba también el actual Parque del Oeste, la Florida

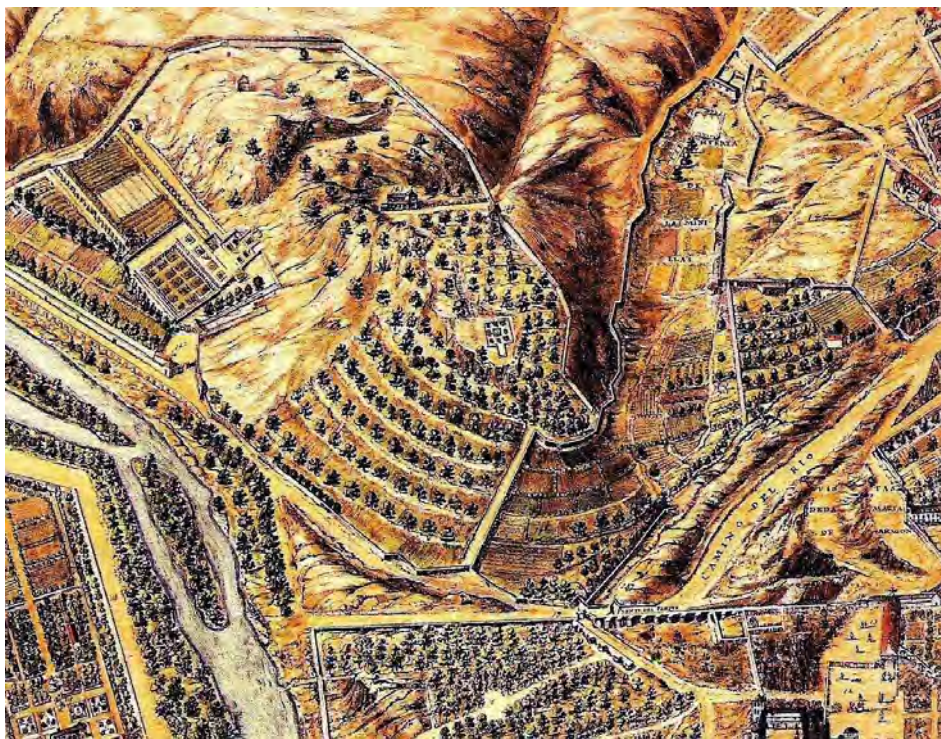


¹⁰ Web oficial de Turismo de Madrid. <<https://www.esmadrid.com/miradores-madrid>>.

¹¹ Una reciente aproximación a todo este complejo proceso histórico que pone al día las referencias bibliográficas y los múltiples aspectos implicados, en Arroyo Fernández (2018: 185-198).

(Página anterior) Figs. 7, 8 y 9. Jardines de las Vistillas (Plaza de Gabriel Miró) (Fotos M. A. Chaves, 2019).

Fig. 10. Detalle del plano de Pedro Texeira *Topographia de la Villa de Madrid. Mantva Carpetanorvm sive Matritvm Urbs Regia* (1656), con la finca rústica en la cima de la Montaña del Príncipe Pío en el centro del plano, próxima a la vega del Manzanares.



y el barrio de Argüelles. Tras ser adquirida por el Marqués de Auñón la finca pasó por diferentes dueños a lo largo del siglo XVII, quedando de nuevo patente su carácter de finca rústica entre los límites de la cerca urbana y el río Manzanares en el plano de Texeira de 1656. En 1675 la finca llega a manos del príncipe Gisberto Pío de Saboya por herencia de su mujer Joana de Moura, marquesa de Castel-Rodrigo, recibiendo entonces el nombre de Montaña del Príncipe Pío, engrandecido a su vez por la relevancia del heredero, Francisco Pío de Saboya y Moura (1675-1723), mariscal de campo y teniente general de los Reales Ejércitos de Felipe V (Fig. 10).

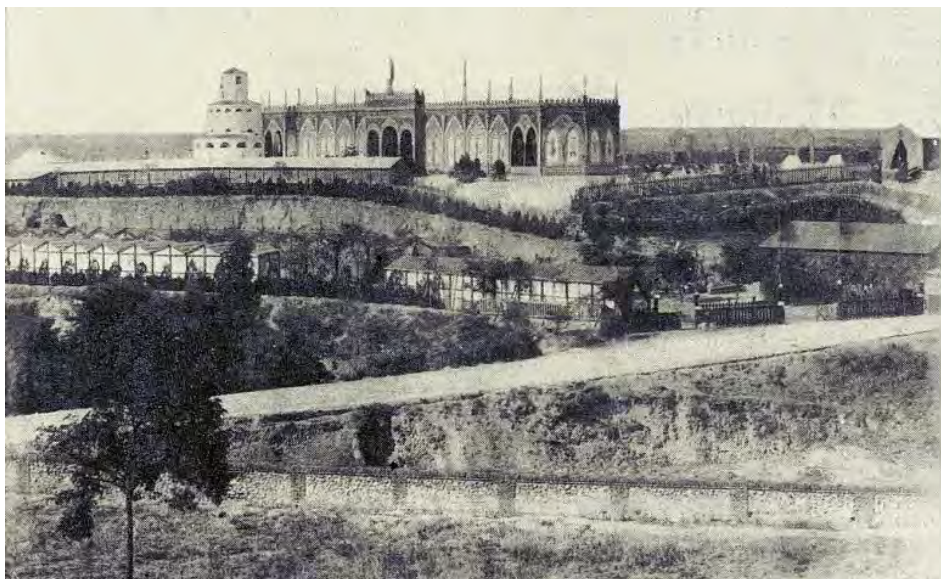
A los pies de la montaña se levantaba el suntuoso Palacio de la Florida, sobre los terrenos de la antigua huerta, del que nos quedan dos referencias gráficas en el cuadro anónimo del *Real Sitio de la Florida* (h. 1670) conservado en el Palazzo di Mombello (Imbersago, Lombardía), y en la *Vista de Madrid con vendedor de pájaros*, de Michel-Ange Houasse (h. 1720, Palacio de

La Granja, Segovia) donde se ven, al fondo, el citado palacio y el antiguo Alcázar de Madrid, incendiado poco después en la Nochebuena de 1734. Los sucesores mantuvieron la propiedad hasta julio de 1792 en que es vendida al rey Carlos IV, que la fusiona con el resto de propiedades adquiridas a Manuel Godoy en las proximidades para crear la gran finca de recreo que le permitía desplazarse desde el nuevo Palacio Real, levantado por Filippo Juvara, hasta El Pardo sin salir de sus dominios.

Entre el Palacio Real y El Prado estaban los límites del Real Sitio de la Florida, dentro del cual se localizaban casas, molinos y palacetes, que con el paso del tiempo fueron cambiando de dueños y recibiendo distintos nombres (Fernández Talaya, 1999). Con la invasión napoleónica de 1808 estas propiedades de la Corona, que estaban rodeadas por una sólida tapia, quedaron arrasadas. Es entonces cuando la memoria y el imaginario colectivo recuerda los dramáticos *Fusilamientos del 3 de mayo de 1808* recogidos años después por Goya (Museo del Prado) y *Los enterramientos del 3 de mayo en la montaña del Príncipe Pío* (Colección Municipal), de Vicente Palmaroli. El enclave del fusilamiento está perfectamente recreado por Goya, con la exactitud de una vista topográfica de la ciudad. Más allá de la "montaña" contra la que están situados los que van a morir, la fila de los últimos condenados avanza desde los edificios del fondo, derruidos durante el siglo XIX: el Cuartel del Prado Nuevo, donde habían estado confinados hasta la hora de la ejecución, y el Convento-Colegio de doña María de Aragón, cerca de lo que había sido el palacio de Godoy. Por su parte, en el cuadro de Palmaroli el protagonismo lo tiene el grupo de mujeres que gesticula su dolor ante los cadáveres de los fusilados en primer plano, y un nuevo grupo al fondo camino del pelotón de fusilamiento. Todo transcurre en la Montaña del Príncipe Pío, bajo un cielo plomizo, rasgado por las primeras luces del alba, que ya iluminan la fachada del Palacio Real, a la izquierda, dejando en sombras la silueta de San Francisco el Grande, en el centro de la composición.

Años después, en 1831, Fernando VII cederá a su hermano el infante Francisco de Paula los terrenos, convirtiéndolos en parque público con jardines y paseos. A ese momento corresponderían las idealizadas pinturas de José Avrial y Flores, *Vista del Palacio Real desde la Montaña de Príncipe*

Fig. 11. Pabellón de la Exposición de Agricultura en la Montaña del Príncipe Pío (José María Sánchez, fotógrafo, 1857) (Biblioteca Digital Memoria de Madrid).



Pío (1836, Museo de Historia de Madrid)¹², y de Genaro Pérez Villaamil, *Vista del Palacio Real de Madrid* (1845, Museo de Historia de Madrid). En 1857 los terrenos del infante acogen la Exposición de Agricultura que, por iniciativa del Ministro de Fomento, Claudio Moyano, se pensó ubicar en un primer momento en el Retiro o en la Casa de Campo, descartándose ambos espacios a favor de un entorno próximo, pero poco urbanizado, que era el principal argumento al que se recurría entonces para celebrar ese tipo de grandes eventos provisionales. Los trabajos comenzaron en julio de ese año, según proyecto de los arquitectos Juan Bautista Peyronet, Francisco Jareño y Jerónimo de la Gándara, que crearon dos plataformas en el desnivel de la montaña nivelando en parte el terreno y unidas mediante rampas. La inferior albergó las galerías destinadas a los productos que se expusieron, y la superior, donde luego se levantó años después el Cuartel de la Montaña, sirvió de cercado para el ganado y ubicación del pabellón árabe para actos oficiales y exposición de flores y plantas (Fig. 11). Abierta entre el 24 de septiembre y el 4 de octubre, *El Museo Universal* hará una extensa crónica tras su clausura poniendo en evidencia sus aciertos y sus errores:

Nuestros lectores saben ya que el local de la exposición ha sido la Montaña del Príncipe Pío. Aunque se han salvado en lo posible las irregularidades que presenta el terreno, no se consigue, sin embargo, que el observador abarque la exposición

¹² La vista de Avrial ofrece al fondo de la composición la imagen de las desaparecidas Caballerizas Reales donde hoy se levantan los Jardines de Sabatini, y tras ellas el gran volumen del Palacio Real. Hay un ligero cambio únicamente en los personajes de primer plano entre el óleo fechado en 1836 y la litografía que hace en 1837, correspondiente al álbum de estampas litográficas con vistas de Madrid y otras ciudades españolas (Museo de Historia de Madrid).

en su conjunto. Por eso hubiéramos deseado que se hubiera elegido otro sitio más oportuno que no hubiera ofrecido constantes obstáculos a la colocación de los objetos. Si se hubiera preferido una llanura bastante extensa, como por ejemplo el paseo del Retiro, ni se hubieran tocado las dificultades a que ahora nos referimos, ni se hubiera privado al observador de abrazar de una mirada todo el cuadro de la exposición. [...] Hay, sin embargo, sus ventajas de que esta haya tenido lugar en la Montaña del Príncipe Pío, porque este sitio es un hermoso punto de vista. Desde aquella elevación se alcanza una magnífica perspectiva, casi la única que tiene Madrid, estando además embellecida la Montaña por los más risueños alrededores que tiene nuestra corte. Antes de llegar a la exposición, la vista se recrea deliciosamente contemplando el bello cuadro que presentan los paseos, jardines, fuentes y estanques que hay en la Montaña. Llegados a la cumbre de esta, en donde hay una superficie llana bastante considerable, se distinguen con toda claridad los más grandiosos edificios de la cortesana villa, el palacio real, el de Liria, o sea el que habitan los duques de Alba, el cuartel de Guardias, el hospital militar, las caballerizas reales, y algunos otros edificios notables que forman la vecindad de la Montaña. La lejana perspectiva que desde allí se alcanza, es también deliciosa. Se ve a la falda, el curso que sigue el Manzanares, se distingue la cordillera del nevado Guadarrama, como huyendo de la tierra y buscando las nubes, la casa de Campo, los jardines de Palacio, los sitios del Pardo y la Moncloa, y últimamente, el camino de Castilla, el de Segovia, los campos de san Isidro y los pueblos diseminados en la extensión de cinco a seis leguas que sin dificultad se abarcan desde la coronación de la Montaña (Navarro Rodrigo, 1857: 147-149)¹³.

El mismo año de la Exposición se inicia la tramitación del ensanche de Carlos María de Castro en el que se incluye el nuevo barrio de Argüelles, en el entorno de la Montaña del Príncipe Pío, planteado como barrio residencial elegante, que contribuyera al desarrollo de la capital y a adecentar el lugar, periférico, deshabitado y poco seguro, refugio de golfos y prostitutas como recogen algunas crónicas como la de Fernández de los Ríos en 1868 o el relato novelado de Pérez Galdós en *Miau* en 1888.

Repasemos el Manzanares saliendo de un cercado de tapias para entrar por entre dos cercados en la Montaña del Príncipe Pío, y empecemos por pedir una cosa sencilla, y, sin embargo, bastante para cambiar completamente toda la fisonomía del callejón conocido por Paseo de San Vicente, el derribo de la tapia del Paseo de las Lilas y el de las de enfrente, que sirven de cerca a la Montaña: con esto solo, con prolongar el paseo de la Virgen del Puerto a través de la falda de la Montaña, hasta la calle de la Princesa, con abarcarse a una mirada toda la extensión, desde el cuartel hasta los jardines de la Tela, sin tapia alguna de tierra que corte la vista,

¹³ Además de la crónica de la exposición recoge también en sus páginas los discursos institucionales así como información sobre lo allí expuesto. El documento más completo sobre la exposición se publicaría dos años después: *Memoria sobre los productos de la agricultura española reunidos en la exposición general de 1857, presentada al Sr. Ministro de Fomento por la Junta Directiva de aquel concurso*. Madrid: Imprenta Nacional, 1859.

quedando la puerta de San Vicente como arco monumental en el centro de una plaza circular, y el ángulo de las Caballerizas transformado en las bajadas y cascada de que hablamos al ocuparnos de la reforma de Palacio, tomaría todo aquello un aspecto tan risueño y tan agradable como triste e ingrato le ofrece hoy (Fernández de los Ríos, 1868: 171).

La descripción coincide con imágenes como las que reflejara Carlos de Haes en 1872 en el lienzo *Tejares de la Montaña del Príncipe Pío* (Museo del Prado), donde aparece una rústica construcción semiderruida y abandonada levantada sobre un pequeño montículo de tierra y en cuyo patio interior se conservan restos de tejas y matorrales de lo que fuera un pequeño huerto. Lugar desangelado, en una zona inhóspita, elegida por el personaje de Galdós en *Miau* para suicidarse, abrumado por su infortunio:

Ya solo, baja don Ramón hacia la plaza de San Marcial, llega hasta los vertederos de la antigua Huerta del Príncipe Pío y se detiene a contemplar la hondonada del Campo del Moro y los términos distantes de la Casa de Campo. Hasta allí llega el aire tibio y primaveral del valle del Manzanares. Bordea el Cuartel de la Montaña y baja por la cuesta de San Vicente. En una taberna se siente momentáneamente feliz, lejos de un hogar odioso y de una familia enojosa e insufrible. [...] Don Ramón vuelve a escalar la Montaña, cruza vertederos y no para hasta las áridas vertientes que desde el barrio de Pozas descienden a San Antonio de la Florida. Se para al borde de un gran talud que hay hacia la cuesta de Areneros, sobre las nuevas alfarerías de la Moncloa. Llega a los altos de San Bernardino que miran a Vallehermoso, y desde allí contempla el caserío de Madrid [...] en actitud de desafío. Ya de noche regresa a su barrio, lo recorre palmo a palmo, pero no entra en casa, está a punto de ser descubierto por Mendizábal, el memorialista, pero consigue burlar su persecución. Vuelve a los derrumbaderos del Cuartel, y allí, como con desgana, se dispara un tiro en la cabeza (Avilés, 1993: 352-353).

¹⁴ "El motivo de la construcción del Cuartel de la Montaña del Príncipe Pío fue debido a las mezquinas condiciones que reunían los cuarteles de Madrid, para alojamientos de las tropas, construyéndose este para alojar una brigada de todas las armas. Según copia del Ministerio de la Guerra, de fecha 19 de agosto de 1857, el Patrimonio Real cedió al Ramo de Guerra la superficie de ciento cincuenta y ocho mil varas castellanas en la Montaña del Príncipe Pío, para llevar a cabo la construcción del citado cuartel." Transcripción de un documento conservado en el Archivo General Militar de Segovia (sin signatura) recogido por Gómez Iglesias (1968: 21-22).

Cuando en 1860 Carlos María de Castro presenta su anteproyecto de Ensanche para la Ciudad de Madrid ya especifica claramente la necesidad de construir cuarteles fortificados en lugares elevados, dominando puntos estratégicos y con fácil movimiento de tropas hacia el interior, lo que justifica la construcción, ese mismo año, del Cuartel de la Montaña del Príncipe Pío¹⁴ (Fig. 12). Destinado en un principio a Infantería, el cuartel alojará también tropas de Ingenieros y el Escuadrón de la Escolta Real tras el derribo del edificio que ocupaban estos últimos en la calle de Ferraz. El proyecto fue obra del comandante Carlos Berdugo y el capitán Federico



Fig. 12. Laurent. Cuartel de la Montaña del Príncipe Pío (h. 1870). Fototeca del Patrimonio Histórico, Instituto del Patrimonio Cultural de España, ref. VN-01681.

Echevarría, del cuerpo de Ingenieros del Ejército, siendo el constructor Ángel de Pozas¹⁵. El edificio se proyecta como un gran bloque rectangular organizado en torno a dos patios interiores con galería y una altura de tres plantas, para albergar cerca de 3.000 personas distribuidas en academias, cuerpos de guardias, cuartos de banderas, zonas de oficiales y dormitorios para la tropa, con cuartos de aseo y pabellones anejos para almacenes y cuadras. La idea inicial fue siempre convertir el cuartel en una gran ciudadela militar en lo alto de la Montaña del Príncipe Pío, "pero el crecimiento del barrio de Argüelles, el derribo de la tapia que rodeaba la Montaña, la apertura de la calle de Ferraz y los desmontes que se hicieron a su alrededor para urbanizar aquel barrio, hicieron perder su carácter originario" (Díez de Baldeón, 1993: 236) poniendo de manifiesto la falta de previsión del Gobierno isabelino en la planificación del crecimiento de Madrid por esta zona.

En 1863 se derriba la cerca que delimitaba todavía los terrenos reales, que aprovecha al año siguiente Carlos María de Castro para presentar el proyecto de prolongación del barrio de Argüelles en la Montaña del Príncipe Pío con la nueva parcelación de manzanas que regularizan todo ese entorno (Fig.13). Pero, sobre todo, las laderas que miran al río seguían siendo espacios degradados, con presencia de pequeñas construcciones, lavaderos públicos e incluso cuevas habitadas, como recogen tanto las pinturas de Aureliano

¹⁵ El coste total de las obras ascendería a veinte millones de reales. Ángel de Pozas sería también el promotor, años después, del cercano barrio que lleva su nombre en Argüelles (Díez de Baldeón, 1993: 235).



Fig. 13. Carlos María de Castro. *Plano de prolongación del Barrio de Argüelles en la Montaña del Príncipe Pío* (1864). Biblioteca Digital Hispánica, ref. bdh0000017649. Signatura MR42/491.

Fig. 14. El Palacio Real desde el Cuartel de la Montaña. Archivo Ruiz Vernacci (h. 1930). Fototeca del Patrimonio Histórico, Instituto del Patrimonio Cultural de España, ref. VN-31958.



de Beruete con la vista de *Madrid desde el Manzanares* (1908, Museo del Prado) como las descripciones Baroja en *La Busca* (1902):

[...] al llegar a la Montaña del Príncipe Pío, subieron por una vereda estrecha, entre pinos recién plantados. [...] Se acercaron al agujero, salía del interior un murmullo interrumpido de voces roncas [...] más de una docena de golfos, sentados unos, otros de rodillas, formaban corro jugando a las cartas¹⁶

La presencia del cuartel (Fig. 14) no dejaba de ser inquietante para cronistas como Corpus Barga que en 1932 veía la necesidad de derribarlo para convertir el lugar en un sitio de recreo, coincidiendo con el proyecto de prolongación del eje norte-sur de Madrid proyectado por Secundino Zuazo:

[...] continuando la calle de Bailén por la de Ferraz, se daría, siempre en la calle más bella, con la montaña del Príncipe Pío convertida en parque de recreos cuando la República obtenga su última victoria sobre el militarismo y se pueda demoler el cuartel de la Montaña, que es ya bello de una belleza horrible, pero estorba en el sitio más hermoso de Madrid, donde debe haber juegos, bailes, terrazas (Corpus Barga, 1932: 7)

¹⁶ El texto de Baroja lo recoge Alfonso Martínez (2014: 86-87) en su estudio sobre las Cuevas de la Montaña de Príncipe Pío, añadiendo que "estaban construidas de forma aleatoria, utilizando instrumentos como cucharas, latas, piedras, palos endurecidos, y no obedecían a ningún plan o estrategia preconcebida, era fácil que allí habitaran prostitutas, golfos, ladrones, mendigos..." (Arroyo, 2018: 193).

Presagio de lo que cuatro años después, el 20 de julio de 1936, fue el asalto y destrucción del Cuartel de la Montaña tras el estallido de la guerra civil. El general Fanjul, encargado de la sublevación militar en Madrid, se había hecho fuerte junto a mil quinientos de sus hombres y cerca de doscientos falangistas. Al fuego de artillería con cañones desde la Plaza de España sucederá el asalto y la destrucción, con el recuerdo de las imágenes y los relatos de un dramático episodio que sigue en el imaginario colectivo y en la memoria del lugar, recordado con el monumento de Vaquero Turcios *A los caídos en el Cuartel de la Montaña* (1972) ubicado en la escalinata que antes daba acceso al cuartel y ahora a la plataforma del Templo de Debod.

Los trabajos de reconstrucción tras la guerra afectaron también a la montaña pero sin pensar nunca en la recuperación del cuartel, que de ruina pasó a su definitiva desaparición a la vez que se recuperaba el entorno primero con actividades e instalaciones deportivas y finalmente como zona verde de ocio, convertida en Parque de la Montaña de Príncipe Pío, con áreas verdes, instalaciones para juegos infantiles y miradores al Manzanares, la Casa de Campo y el Palacio Real, completado con la instalación en 1970 del Templo de Debod, regalo del gobierno egipcio en 1968 tras la participación española en el llamamiento internacional que hizo UNESCO para el salvamento de los templos de Nubia por la construcción de la nueva presa de Asuán (Martín Almagro, 1971). No sin cierta polémica por la ubicación y el estado de conservación del edificio, el templo se ha convertido en uno de los principales referentes turísticos de la ciudad de Madrid, abierto como museo y con un importante programa de actividades culturales.

La Montaña del Príncipe Pío se ha convertido en una de las imágenes más representativas de Madrid a la vez que espacio-mirador de la ciudad y sus alrededores. Espacio de ocio y cultura, con un parque que se ha ido consolidando con el tiempo hasta su actual uso, casi masivo, por ciudadanos, vecinos y turistas, con recursos patrimoniales, hitos de memoria histórica y una densa vegetación que condiciona la forma de mirar la ciudad y su entorno respecto a tiempos pasados (Figs. 15, 16 y 17). Un nuevo concepto de espacio público polifuncional plenamente utilizado e integrado dentro de un ámbito más amplio de regeneración de ciudad,

(Página siguiente) Figs. 15, 16, 17. Parque de la Montaña del Príncipe Pío. Mirador, espacio verde y Templo de Debod. (Foto M.A. Chaves, 2019).



como es el entorno de Madrid Río, la Cornisa monumental del Manzanares y el nuevo proyecto de remodelación de la Plaza de España, buscando un Madrid abierto, sin barreras, sostenible y social.

BIBLIOGRAFÍA

- AAKER, David (1991), *Managing Brand Equity*. New York: Free Press.
- ALONSO CORTÉS, Narciso (1955), *Miscelánea Vallisoletana*, tomo I. Valladolid: Ayuntamiento de Valladolid.
- ANHOLT, Simon (2009), *Handbook on tourism destinations branding*. Madrid: World Tourism Organization (WTO).
- ARROYO FERNÁNDEZ, María Dolores (2018), "La Montaña del Príncipe Pío: su imagen histórica y contemporánea", en Miguel Ángel CHAVES (ed.) *Narrativas Urbanas. Madrid*, Universidad Complutense de Madrid, (pp. 185-198).
- AVILÉS ARROYO, Enrique (1993), "Localización y ambientes de la novela Miau de Don Benito Pérez Galdós", en *Actas del Cuarto Congreso Internacional de Estudios Galdosianos*, vol. 1. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, (pp. 349-360).
- BAAMONDE, Xosé, GARCÍA, Oswaldo y FORMOSO, David (2011), "La organización de eventos como estrategia de relaciones públicas de una ciudad mediana. El caso del centenario de Ribeira", Ana Belén FERNÁNDEZ SOUTO y Francisco GARCÍA GARCÍA (coords.), *Actas del VI Congreso Internacional de Investigación y Relaciones Públicas, Iconos 14*, n.º A6, pp. 707-718.
- BORJA, Jordi (2003), *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza Editorial.
- BURGOS, Francisco, GARRIDO, Ginés y PORRAS-ISLA, Fernando (eds.) (2014), *Paisajes en la ciudad. Madrid Río: geografía, infraestructura y espacio público*. Madrid: Turner.
- CABRERIZO, Casilda, SEQUERA, Jorge y BACHILLER, Pablo G. (2016). "Entre la turistificación y los espacios de resistencia en el centro de Madrid: algunas claves para (re)pensar la ciudad", *Ecología Política*, n.º 52, (pp. 78-82).
- CÁMARA MUÑOZ, Alicia (1990), *Arquitectura y sociedad en el Siglo de Oro. Idea, traza y edificio*. Madrid: Ediciones El Arquero.
- CANOSA ZAMORA, Elia y GARCÍA CARBALLO, Ángela (2012), "La construcción de la Marca Madrid", *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, vol. 51, (pp. 415-442).

- CASCANTE RODRÍGUEZ, Leyre (2015), *Retratos de Madrid. Aproximación crítica a las vistas panorámicas de la Cornisa de Madrid, 1560-1860*. Madrid: ETSAM-UPM.
- CASTRO, Carlos María de (1860), *Memoria descriptiva del ante-proyecto de Ensanche de Madrid*. Madrid: Imprenta de D. José de la Peña.
- CAVILLAC, Michel (2002), "El Madrid 'utópico' (1597-1600) de Cristóbal Pérez de Herrera", *Bulletin Hispanique*, tome 104, n.º 2, pp. 627-644.
- CIANCA AGUILAR, Elena (2017), "Madrid hacia 1920: Primeras hojas, de Alonso Zamora Vicente", *Revista de Filología Románica*, n.º 34, (pp. 81-88).
- CORPUS BARGA (1932), "El Campo del Moro", *Luz. Diario de la República*, 31 de mayo de 1932, (p. 7).
- DELGADO, Manuel (2014), *El espacio público como ideología*. Madrid: Los Libros de la Catarata.
- DÍEZ DE BALDEÓN, Alicia (1993), "El nacimiento de un barrio burgués. Argüelles en el siglo XIX", *Norba revista de arte*, n.º 13, (pp. 231-268).
- FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS, A. (1868), *El Futuro Madrid. Paseos mentales por la capital de España tal cual es y tal cual debe dejarla transformada la revolución*. Madrid: Imprenta de la Biblioteca Universal Económica.
- FERNÁNDEZ GALIANO, Luis (2014), "Madre Madrid", en Francisco BURGOS, Ginés GARRIDO, Fernando PORRAS-ISLA (eds.), *Paisajes en la ciudad. Madrid Río: Geografía, infraestructura y espacio público*. Madrid: Turner, (pp. 11-12).
- FERNÁNDEZ-CAVIA, José (2011), "Ciudades, regiones y países como marcas: luces y sombras del place branding" en Jordi de SAN EUGENIO VELA (coord.), *Manual de comunicación turística. De la información a la persuasión, de la promoción a la emoción*. Barcelona: Documenta Universitaria, (pp. 103-113).
- FERNÁNDEZ TALAYA, María Teresa (1999), *El Real Sitio de la Florida y La Moncloa: evolución histórica y artística de un lugar madrileño*. Madrid: Fundación Caja Madrid.
- GARCÍA-HÍPOLA, Mayka, et al. (2011), "El paisaje de Madrid a través de su Cornisa. De la fachada a la sección cinética", *EGA. Revista de Expresión Gráfica Arquitectónica*, n.º 17, (pp. 138-151).
- GARCÍA PÉREZ, Eva y MOLINA COSTA, Patricia (2010), "De la gestión urbana al empresarialismo en la ciudad de Madrid", *Boletín CF+S*, n.º 44, (pp. 79-83).

- GARRIDO COLMENERO, Ginés (2017), "Madrid Río, o el retorno de la urbe a la geografía del Manzanares". *Revista PH: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, n.º 91, (pp. 100-117).
- GÓMEZ IGLESIAS, Agustín (1968), "La montaña del Príncipe Pío y sus alrededores, 1565-1907", *Villa de Madrid*, n.º 25, (pp. 11-29).
- GÓNGORA, Alejo G. (1920). "Las reformas de Madrid. Las Vistillas, el Viaducto y el Parque del Oeste", *La Libertad*, 26 de octubre de 1920, p. 3.
- HEREDERO DÍAZ, Olga y CHAVES MARTÍN, Miguel Ángel (2016), "De la Marca Ciudad a la Marca País: el caso español", en Miguel Ángel CHAVES MARTÍN, *Ciudad y Comunicación*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, (pp. 353-362).
- JACOBS, Jane (2013), *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing.
- LAZCANO GONZÁLEZ, Rafael (2007), "Colegio de doña María de Aragón (Madrid): de los orígenes a la desamortización de Mendizábal", en Francisco Javier CAMPOS Y FERNÁNDEZ DE SEVILLA (coord.), *La Desamortización: el expolio del patrimonio artístico y cultural de la Iglesia en España: actas del Simposium (6/9-IX-2007)*. Madrid: Estudios Superiores del Escorial, pp. 369-412.
- LEFFEBVRE, Henri (2013), *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- LYNCH, K. (1974), *La imagen de la ciudad*. Buenos Aires: Infinito.
- MARTÍN ALMAGRO, Antonio (1971), *El Templo de Debod*. Madrid: Instituto de Estudios Madrileños.
- MARTÍN BLAS, Sergio (2014), "Muerte y resurrección del Manzanares", en Francisco BURGOS, Ginés GARRIDO, Fernando PORRAS-ISLA (eds.), *Paisajes en la ciudad. Madrid Río: geografía, infraestructura y espacio público*. Madrid: Turner, (pp. 90-94).
- MARTÍNEZ, Alfonso (2014), "Las cuevas de la Montaña del Príncipe Pío", *La Gaceta de la Villa*, n.º 18, (pp. 84-90).
- MESONERO ROMANOS, Ramón (1861), *El Antiguo Madrid, paseos histórico-aneecdóticos por las calles y casas de esta villa*. Madrid: Establecimiento Tipográfico de Don F. de P. Mellado.
- MOILANEN, Teemu y RAINISTO, Seppo (2009), *How to brand nations, cities and destinations: A planning book for place branding*. New York: Palgrave Macmillan.
- MUÑOZ DE LA NAVA CHACÓN, José Miguel (2016), *Espacios Públicos de ocio en el Madrid de Felipe II y Felipe III*. Tesis Doctoral, Madrid: Universidad Complutense.

- NAVARRO RODRIGO, Carlos (1857), "La Exposición de Agricultura", *El Museo Universal*, 15 de octubre de 1857.
- NOGUÉ, Joan (2006), "Geografía política" en Alicia LINDÖN VILLORIA y Daniel Hiernaux-Nicolas (coords.), *Tratado de geografía humana*. Barcelona: *Anthropos*, (pp. 202-219).
- NORBERG-SCHULZ, Christian (1979), *Genius Loci. Paesaggio, ambiente, architettura*. Milán: Electa.
- PÉREZ DE HERRERA, Cristobal (1597). *Discurso a la católica y real magestad del rey D. Felipe nuestro Señor, en que se le suplica, que considerando las muchas calidades y grandezas de la villa de Madrid, se sirva de ver si convendría honrarla, y adornarla de muralla, y otras cosas que se proponen, con que mereciese ser corte perpetua, y asistencia de su gran monarquía*. Madrid.
- QUINTANA, Jerónimo de la (1629), *A la muy antigua, noble y coronada villa de Madrid. Historia de su antigüedad, nobleza y grandeza*. Madrid: en la Imprenta del Reyno.
- REIN, Irving; KOTLER, Philip y HAIDER, Donald (1993), *Marketing Places: Attracting Investment, Industry and Tourism to Cities, States, and Nations*. Nueva York: The Free Press, Northwestern University.
- RÉPIDE, Pedro de (1925), "Campillo de las Vistillas", *La Libertad*, 10 de septiembre de 1925, (p. 5).
- RÉPIDE, Pedro de (1931), "De Madrid y varias cosas", *La Libertad*, 19 de julio de 1931, (pp. 1-2).
- SAN EUGENIO, Jordi de, FERNÁNDEZ-CAVIA, José; NOGUÉ, Joan y JIMÉNEZ, Mónica (2013), "Características y funciones para marcas de lugar a partir de un método Delphi", *Revista Latina de Comunicación Social*, n.º 68, (pp. 656-675).
- VV. AA. (1980), *Las estaciones ferroviarias de Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad*. Madrid: COAM.
- ZAMORA VICENTE, Alonso (1955), *Primeras hojas*. Madrid: Ínsula.

LA GRAN VÍA COMO LUGAR DEL TURISMO DE MASAS A TRAVÉS DE SUS TIPOLOGÍAS. IMAGINARIOS Y SIMULACROS URBANOS*

José Juan **Barba**
Universidad de Alcalá

Se dice que Simónides estaba cenando en casa de un rico aristócrata llamado Scopas, en Cranon, Tesalia, donde cantó un poema lírico. Un poco más tarde se le dio a Simónides el recado de que saliera de la sala, ya que estaban en la puerta dos hombres jóvenes que lo reclamaban con urgencia. De este modo se levantó de su sitio y salió, pero no vio a nadie; durante su ausencia el techo de la sala donde se ofrecía la cena se derrumbó, aplastando a Scopas y a sus invitados, matándolos; cuando sus familiares quisieron enterrarlos les fue por entero imposible reconocerlos ya que estaban completamente aplastados.

La historia cuenta que Simónides, recordando el lugar en el que cada uno de ellos tenía su sitio alrededor de la mesa, pudo reconocerlos y se pudieron celebrar sus funerales individualizadamente; y que este caso le reveló el descubrimiento de la verdad de que la claridad de la memoria consiste en una colocación ordenada. Extrajo pues la conclusión de que quienes quieran ejercitar la memoria deben seleccionar lugares específicos, crear imágenes mentales de los hechos que quieran recordar y almacenarlas en lugares, con el resultado de que la disposición de los lugares conserve el orden de los acontecimientos, y de que las imágenes de los hechos señalen a los propios hechos, porque debemos utilizar los lugares y las imágenes como una tablilla de cera y las letras que se escriben sobre ella, respectivamente (Giannisi, 2007: 66-75).

El texto anterior fue utilizado en inglés por Phoebe Giannisi para explicar un interesante debate que se producía, en realidad que se produce siempre, en la ciudad de Atenas en torno a los solares, espacios acotados sobre los que no se puede hacer nada, ni tan siquiera pisar. A pesar de la codificación de estos espacios por los arqueólogos actuales, la lectura, la comprensión de Atenas como ciudad es imposible, porque lo que tenemos de ella son tan solo algunas letras, palabras sueltas, que no forman un texto y que por ende su lectura es imposible. La ciudad antigua no se puede recuperar, el relato de

*Este texto forma parte de los resultados obtenidos en el proyecto de investigación: *Edificios culturales y espacio público urbano: parámetros de análisis y evaluación de los procesos generados por intervenciones urbano-arquitectónicas*. Universidad de Alcalá (Ref. CCGP2017-EXP/035). Investigadora principal: María Ángeles LAYUNO ROSAS. Desarrollado entre enero de 2018 y febrero de 2019, en el marco del programa Ayudas a la creación y consolidación de grupos de investigación. Universidad de Alcalá. Convocatoria 2017.



Fig. 1. La Gran Vía de Madrid, Reto Halme, 1995.

los cuerpos habitándola es imposible, por lo que algunos proponen que al menos debería considerarse seriamente la solución contraria, de modo que se restaurara al menos el relato de la ciudad actual (Fig. 1).

Las ciudades quedan perdidas en debates a veces largos, otras infructuosos, cuando pierden el relato de los cuerpos de sus ciudadanos transitándolas, atravesándolas, recordándolas. No se trata de recuperar un tiempo pasado o de mirar con nostalgia situaciones superadas. Se trata de mantener, de restaurar y también de rehabilitar el relato de una vía, que si se desdibuja demasiado se perderá en el anonimato de la contemporaneidad.

Como ejemplo para entender este planteamiento pondré un anti-ejemplo. Basta recordar lo que comentaba Peter Eisenman en la Bienal de Venecia de 2014: "cualquier lengua es gramática", decía, "así que, si la arquitectura se considera una lengua, los elementos no importan. Así que para mí lo que falta [en la muestra], intencionadamente olvidada, es la gramática". Sin embargo, como comentaré más adelante, para Muratori las piezas sí importan, y en el

caso de la Gran Vía especialmente, pues sin ellas dejaría de ser un elemento de centralidad “la *city* de la que hablará Zuazo”.

Sin entrar aquí en la discusión que pretendía generar el arquitecto estadounidense con la propuesta discursiva de la Bienal de Venecia de 2014, después de tantos años dirigiendo METALOCUS es evidente que mi posicionamiento dista bastante de gramáticas y lenguajes pre-establecidos. Hablar de lugares, más allá de los lugares y no de los espacios es evidente, incluso cuando por casualidad el nombre del estudio pasó a ser Metalocus Arquitectura y años después descubrí, como en una serie de causas concomitantes, que las iniciales M. A. son la palabra que en japonés (*ma*) mejor expresa el concepto más aproximado de la idea de lugar.

La construcción de nuestra forma de entender la arquitectura y la ciudad siempre se apoya en elementos básicos que solo se entienden cuando se produce la inclusión del cuerpo humano en ellas. El resultado es un arsenal de elementos intencionadamente limitado, que elude complejidades y que pretende recuperar el acercamiento a cuestiones básicas, sencillas y más cercanas a la cotidianidad, a la comprensión y al entendimiento de sus ocupantes, de sus usuarios. Algunos de esos elementos son los que expondré a continuación y son elementos que muchas veces se mezclan. El orden con el que aquí se presentan tan solo pretende exponerlos y permitir un acercamiento ordenado utilizando escalas, de lo mayor a lo más pequeño, de lo genérico a lo particular.

En el caso que nos ocupa, realizaré un recorrido de acercamiento antes de llegar a la construcción de la Gran Vía como lugar. Recordando el cuento de Simónides trataré de establecer un discurso con los invitados al banquete para que todos podamos grabar en las tablillas de la memoria nuestra comprensión del presente y futuro de la Gran Vía.

La Gran Vía forma parte de ese conjunto de corredores urbanos o calles que caracterizan o mejor definen una ciudad. Es una calle que se abrió paso a principios del siglo XX a través de uno de los centros urbanos más grandes de Europa y que se ha terminado convirtiendo en un elemento estructurante de la ciudad y en un foco de centralidad. Una calle relativamente joven (si hablamos del centro de Madrid) que conmemoró

su centenario en el año 2010, momento en el que se planteó un debate tan intenso sobre su pasado y futuro como fracasado en su fase propositiva. Las diferentes transformaciones y propuestas en sus inmediaciones, realizadas o pendientes, han ido aumentando la densidad de población, visitantes y usuarios que la recorren a todas horas y todos los días. Los temas abordados han intentado dar respuesta a su teórica "capacidad de carga", a la tematización de su programa funcional o la refuncionalización y transformación de la movilidad vehicular y peatonal.

Algunas de las excusas dadas por los gestores de la administración pública para no intervenir en aquel momento se presentaron como un bálsamo justificativo lleno de argumentaciones supuestamente técnicas (siempre son técnicas las justificaciones, cuando en realidad tan solo son la cobertura de las intenciones reales). Entre ellas cabe destacar la más utilizada, la capacidad de carga. Como en cualquier recipiente físico la calle era tratada solo a través de su condición de contenedor. La capacidad de carga de la vía era limitada, achacando ese aumento a las nuevas infraestructuras de accesibilidad mediante el Cercanías y el transporte público en general. Nunca se expuso cuál era el límite de esa capacidad de carga y por qué, pero era una "cuestión técnica".

Esa paralizante inacción no impidió la recalificación funcional de numerosos edificios como el Cine Avenida, en el número treinta y siete de la Gran Vía, con una lamentable reconversión y transformación en una tienda de ropa al por menor de una gran marca. Los ejemplos de nuevas licencias amparadas en la supuesta pérdida de valor de negocios o actividades, no recicladas en muchos casos desde hacía décadas, y más amparadas por un proceso poco inteligente y especulativo del valor inmobiliario de los mismos, han hecho perder a la Gran Vía en los últimos quinquenios parte de ese valor como motor de centralidad de la ciudad.

La re-funcionalización de la zona fue producida en gran parte por un proceso cortoplacista de obtención de beneficios, más que por la falta de propuestas o ejemplos y propuestas de éxito realizadas en otras ciudades de similares perfiles.

¿Es en realidad una incapacidad para acometer los problemas de revitalización real de una vía de estas características? o ¿es en realidad

un erróneo enfoque de lo que es una calle? Deberíamos retrotraernos a lo esencial, ¿qué es una calle?, para poder acometer una intervención de gran calado en la Gran Vía. ¿Es tan solo una cuestión de capacidad de carga circunscrita a los límites físicos de una calle?, y en ese caso ¿cuál es el límite de una calle, de una vía? Las preguntas no se agotan solamente aquí, podríamos continuar: ¿puede una calle ser muchas calles?, ¿puede ser el mismo contenedor una calle diferente en diferentes momentos de su historia?, y ¿puede una calle ser muchas versiones de sí misma al mismo tiempo?

Podríamos debatir, divagar y extendernos infinitamente en el desarrollo teórico de los conceptos que podríamos utilizar para esgrimir un planteamiento teórico básico. En realidad, no es necesaria tanta complejidad argumentativa, y aunque todo se podría reducir en una sola idea o concepto lo vamos a simplificar en dos: tipología y lugar.

EL TIPO COMO CALIGRAFÍA EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD Y EL PAISAJE URBANO

Una de las principales incomprendiones de la Gran Vía ha sido la incapacidad de sus gestores para entender que su estructura forma un “lugar”, podríamos decir que un “paisaje cultural”, o incluso un atractor de turismo en base a su personal configuración “tipológica”.

Si hablamos de tipologías en la Gran Vía necesitamos recordar algunos de los textos que han ayudado a fundamentar un concepto, el tipo, muy utilizado y, por ende, cargado también de multitud de interpretaciones y definiciones.

El tipo se carga de significantes durante todo el siglo XIX hasta llegar al siglo XX donde recibe una visión contrapuesta. El movimiento moderno rechaza la noción de tipo porque tal y como se había planteado en el siglo anterior supone o genera inmovilidad y restricciones al creador. Walter Gropius hablará de una Nueva arquitectura, un nuevo lenguaje, una nueva descripción del espacio físico donde vive el hombre.

Durante las últimas décadas el texto más utilizado para realizar un acercamiento a este concepto ha sido el de “On typology” de José Rafael Moneo¹, publicado en 1978. Un texto que en realidad es el epígono de unos años previos caracterizados por la defensa y propaganda realizada por la Tendenza italiana. Un tiempo desde el que las herramientas tipológicas han sufrido una importante pérdida de interés en todos los ámbitos y en especial en los principales departamentos de urbanismo de las Universidades. La realidad es que dicha herramienta ha sufrido una instrumentalización acelerada en los últimos años, al verse relegada como posible herramienta de uso en el diseño del proyecto, ante el interés creciente de los arquitectos por priorizar las nuevas exigencias que el hiper-capitalismo impone en los nuevos desarrollos desde un enfoque nítidamente programático.

Esto ha hecho que la tipología se reduzca a un mero conjunto de parámetros cuantificables y manipulables por medio de las nuevas tecnologías, una simplificación que ha puesto contra la pared las, hasta ahora, metodologías y herramientas urbanísticas basadas en el proyecto. Es por tanto necesario reconocer su valor y su capacidad para transformar, como herramienta de construcción urbana, la ciudad.

La recuperación de “el tipo” como definidor de “lugares”, por encima de programas y estructuras formales profundas, vuelve a poner la atención en visiones como la de Saverio Muratori, que veía el tipo como clave para entender la conexión existente entre los elementos individuales y las formas globales de la ciudad. Los tipos eran para él los elementos generadores de la ciudad y mediante ellos se definirán las distintas escalas que en ella se advierten.

EL TIPO COMO HERRAMIENTA DE CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE VERTICAL DE MANHATTAN

Antes de continuar con lo que supone la Gran Vía como herramienta de Modernidad, de transformación urbana, y la influencia que el capital de firmas estadounidense tuvo en su realización, es necesario girar la cabeza para mirar la ciudad origen de ese capital, y aunque solo sea brevemente intuir la construcción de Manhattan a través de sus tipologías (Barba, 2014).

¹ “Preguntarse acerca de cuál es el significado de la noción de tipo en arquitectura es tanto como preguntarse cuál es la naturaleza de la obra de arquitectura: paso obligado para poder definir la disciplina y poder establecer una teoría que dé soporte a la práctica profesional en que ella se prolonga; dicho de otro modo, responder a la primera y fundamental pregunta, ¿qué clase de objeto es una obra de arquitectura? lleva, sin otra alternativa, a considerar qué entendemos por tipo, propósito que persiguen estas páginas. Por un lado, la obra de arquitectura debe ser considerada, en cuanto que tal, como algo que tiene su propia entidad. Quiere esto decir que, como las otras formas artísticas, puede ser caracterizada por lo que tiene de singular. Desde este punto de vista la obra de arquitectura es inclasificable. Es un fenómeno único que no puede reproducirse. Al igual que en las otras artes figurativas, pueden reconocerse en ellas rasgos estilísticos, pero tal reconocimiento no significa, en modo alguno, la pérdida de la singularidad del objeto” (Moneo, 1978: 23-24).

² Las imágenes de Erich Mendelsohn de los neones neoyorquinos tendrán una brutal influencia en los murales realizados por El Lissitzky para su proyecto de centro deportivo (Barba, 2014: 158-159).

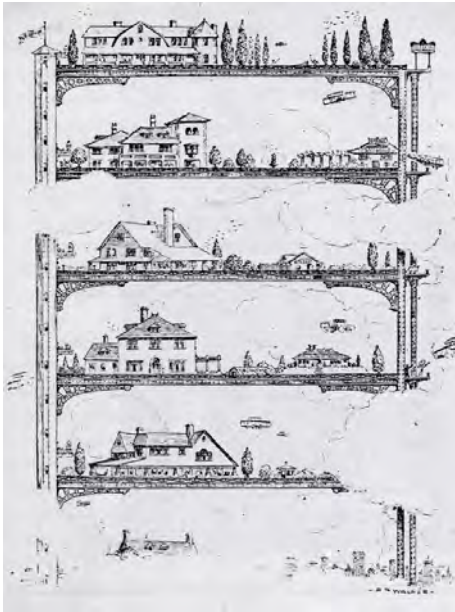


Fig. 2. Teorema de 1909, *Delirious New York*, p. 69.

El tipo desde la tecnología, la energía y no desde la forma

Es necesario comprender que la creación tipológica de lo vertical solo fue posible gracias a tres factores fundamentales:

Las dos tecnologías de lo vertical: las estructuras de acero desarrolladas en Chicago y maduradas en Manhattan, ejemplificadas de manera brillante con el conocido teorema de 1909, que refleja las utopías en la seriación en la construcción de paisajes en vertical, y la ruptura del límite para subir, con el desarrollo de los ascensores para liberar el desplazamiento vertical. Aspectos que obligadamente nos llevan a recordar las referencias y experimentos llevados a cabo en los diferentes parques de Coney Island, de los que nos habla Rem Koolhaas en los primeros capítulos desarrollados en su obra *Delirious New York* (Fig. 2).

Y el uso de la energía eléctrica como transformadora de la realidad urbana. Conseguir que la noche fuese día, que actividades que no se podían realizar previamente durante la oscuridad ya fuesen viables. La construcción de un nuevo paisaje nocturno, con el imaginario puesto en Broadway. Dicha influencia sería radical también a este lado del Atlántico, incidiendo en el imaginario de las vanguardias de manera notable² (Fig. 3).



Fig. 3. Erich Mendelsohn, 1926 (*Amerika*) Broadway de Noche. Nueva York.

El tipo desde la organización urbana. La Zoning Law

Los comisionados habían propuesto una brillante retícula para la colonización de la isla de Manhattan en 1811. Apoyándose en el desarrollo lógico de las *land ordinances* (Barba, 2015: 112-114) se había dispuesto uno de los soportes contemporáneos más importantes en la construcción de ciudad. Sin embargo, aquel brillante, desnudo, descarnado y abstracto proyecto de ciudad no hubiese sido nada sin el desarrollo organizativo de la *Zoning Law* de 1916.

Quien mejor ejemplificaría la comprensión de aquella ley de ordenamiento, volúmenes, despliegue vertical, soleamiento..., sería Hugh Ferriss con sus dibujos. Unos dibujos en blanco y negro, dramáticamente acentuados por el uso del claro-oscuro, que son la mejor prueba para ejemplificar el desarrollo de la verticalidad de la nueva ciudad y la iluminación que es posible gracias a la electricidad (Fig. 4).

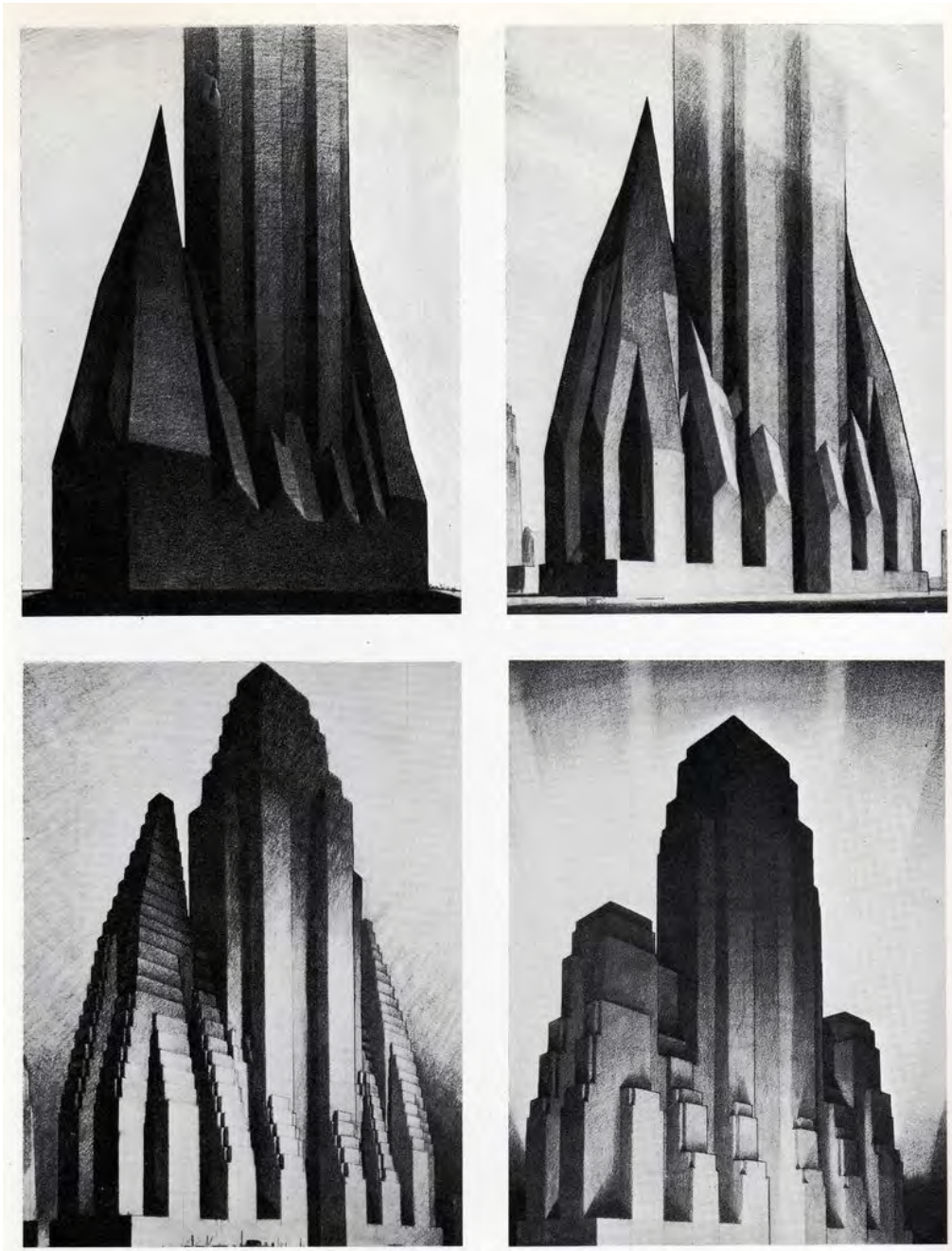


Fig. 4. Hugh Ferriss, 1916. Ley de Zonificación.
"The New Architecture" *The New York Times Magazine*, 19 de Marzo de 1922, p. 8-9.



Fig. 5. Composición-ficción. Dirigible atracado en el Empire State Building, Nueva York, 1931.

El tipo a través del aumento de densidad en Nueva York

El incipiente proceso de desplazamiento de la población hacia las ciudades generó, a principios del siglo XX, un aumento de densidad exponencial nunca antes experimentado. El imaginario que traduce las diferentes fotografías del perfil de la ciudad que toman quienes llegan a Manhattan (Barba, 2014: 187), entre ellos Erich Mendelsohn, es de un proceso acelerado de aumento de la verticalidad en la edificación de la “Gran Manzana”.

Durante más de un siglo la vanguardia del estilo de vida de Manhattan ha deambulado, de tipo en tipo de edificio, en busca de su acomodo ideal. Uno de los ejemplos que mejor responde al proceso acelerado de transformación de los tipos edificatorios construidos, en un proceso de estabilización tipológica, es el que se produce en una de las 2028 manzanas definidas en el plan de los comisionados de 1811, en concreto en la ocupada por el hotel Waldorf-Astoria y el edificio del Empire State, un ejemplo brillantemente contado en *Delirious New York* (Koolhaas, 1978: 110-126) (Fig. 5).

El proceso de aumento de la densidad y de cambio de estilo de vida social incitó a que el modelo de hotel fuese sometido a una revisión conceptual, una ambición que provocó una búsqueda experimental, que para algunos es equiparable a la búsqueda de la unidad de habitación definitiva de Manhattan: el “hotel residencial”, un lugar donde los habitantes son sus propios huéspedes, un instrumento que mediante un ejército de operarios, bien organizados, deja libres a sus ocupantes para que puedan dedicarse a la participación total en los rituales de la nueva vida metropolitana (Barba, 2006).

Condensadores verticales. De la Telefónica al Empire State

La construcción tipológica del rascacielos, entre ellos el rascacielos estrella finalmente construido en la manzana inicial del Waldorf-Astoria, será el Empire State. Un edificio que no puede tener contenido alguno, es pura y simple envoltura para ochenta mil personas. Este edificio tuvo un precedente sorprendente y bastante desconocido, el edificio Telefónica, que fue un laboratorio experimental de su estructura unos años antes y del que hablaré más adelante.

Los tipos a los que podemos hacer referencia van desde el club social en el Downtown Athletic Club, pasando por la editorial del McGraw-Hill Building para terminar el conjunto del Rockefeller Center, en sí mismo una ciudad.

El tipo a través del condensador horizontal

Será dentro del conjunto del Rockefeller Center donde se desarrollará a su vez uno de los mejores ejemplos de condensador social horizontal (Barba, 2014: 137) atendiendo a la nomenclatura del concurso de 1925 en Moscú: El Radio City Music Hall. "La diversión nunca acaba" decían algunos de los anuncios de este sorprendente teatro.

El Radio City Music Hall no solo es un teatro, centro de entrenamiento, hospital, residencia, edificio de oficinas, es también la propuesta de una imagen cristalizada de la utopía a través de sus representaciones. Un atractor de masas que les facilita la posibilidad de soñar con un futuro ilusorio diferente, haciéndoles creer que habitan una realidad. Una utopía que se escenifica en el escenario, con sus dorados arcos imitando el amanecer de un nuevo sol y que incluso llega a desarrollarse con la delirante historia de la inserción de ozono en el aire acondicionado para "mejorar la experiencia de los espectadores" (Barba, 2014: 149).

El programa tipológico en la creación de la calle

Entre los ejemplos de propuestas incipientes, la calle no resulta ajena a todo este proceso de aumento de densidad y, como derivado de la tecnología de lo vertical, los rascacielos, la electricidad, frente a la congestión creada por el coche, reciben también su propuesta. Para resolver la congestión del tráfico se presentan proyectos como "Tower on a Hudson River Bridge between New York and New Jersey" o "Proposals for Relieving Traffic Congestion in New York by Separating Pedestrians and Vehicular Traffic, sections and perspectives", mostrados como propuestas para una ciudad del futuro por Harvey Wiley Corbett (Koolhaas, 1978: 101-104). Son el reflejo de un imaginario de lo que supone la nueva ciudad más allá de sus arcaicas formas, dando respuestas contemporáneas a sus nuevas tipologías.

Fig. 6. Charles Marville, 1866. Orillas del río Bièvre en la parte baja de la rue des Gobelins (Quinto Arrondissement), París.



Termino este breve recorrido tipológico por el referente de la Gran Vía con la fiesta-baile celebrado en el Hotel Astor el 23 de enero de 1931. *"Fête moderne: una fantasía de fuego y plata"* "La 'fiesta moderna' ha de ser modernista, futurista, cubista, altruista mística, arquitectista y feminista [...] La fantasía es la clave, se premiará la originalidad". La fiesta donde los arquitectos se disfrazan de edificios, utilizando como sombreros las diferentes tipologías de sus creaciones.

ANTECEDENTES DEL LUGAR. LA GRAN VÍA

Tras las radicales reformas realizadas a mediados del siglo XIX, en especial las del París de Napoleón III ejecutadas por Georges-Eugène Haussmann, y el importante eco internacional que tuvieron en todo el mundo³, la idea de transformación, de renovación urbana aplicada con similares características a la ciudad de Madrid tomará fuerza y será una constante entre muchos de sus dirigentes. El proyecto de lo que posteriormente sería la Gran Vía parte de la idea de una apertura en la trama urbana mediante una vía que, inicialmente,

³ Una muestra más del impacto que tienen estas reformas son las fotografías de Charles Marville de París, 1862-1865.

mejorase la comunicación del centro con el noroeste de la ciudad, sin tener que pasar por la Puerta del Sol y facilitando la comunicación a través del enmarañado conjunto de calles y callejuelas del centro de la ciudad. Esta idea con los años tendrá menor valor al plantearse como una conexión que permitiese una movilidad más fluida entre la zona oeste de la ciudad y la zona del incipiente y conocido como plan Castro o plan del ensanche, proyectado por Carlos María de Castro (Fig. 6).

La idea comenzó a gestarse con fuerza cinco años después de haberse terminado los trabajos de reforma de la Puerta del Sol, prácticamente acabados en 1862 tras realizarse la mejora y remodelación de las calles afectadas por el nuevo parcelario (Mayor, Arenal, Preciados, Montera, Alcalá y Carrera de San Jerónimo), donde destacaba la prolongación de la calle Preciados hasta la plaza de Callao, construida esta última entre 1862 y 1868. Movidos por estas reformas y propuestas de reformas, los miembros de la Junta Consultiva de Policía y Ornato del Ayuntamiento de Madrid elaboraron un primer proyecto de reforma viaria cuyos planos de proyecto, 1904, fueron titulados bajo el epígrafe "Proyecto de reforma de la prolongación de la calle de Preciados y enlace de la Plaza del Callao con la calle de Alcalá".

Antes de llegar a esa situación el proceso de aprobación del proyecto fue complicado y las iniciales justificaciones para su realización, entre ellas la descongestión del tráfico de la Puerta del Sol, no fueron un argumento suficiente para su desarrollo. La crisis económica de 1866 afectó a todos los proyectos de reforma iniciados en el periodo isabelino y no sería hasta la llegada de un nuevo cambio político cuando, casi veinticinco años después de la reforma de la Puerta del Sol, el 3 de marzo de 1886 se aprobó el primer proyecto de Gran Vía de Madrid.

En concreto se aprobó según el proyecto del arquitecto Carlos Velasco Peinado, que proponía una gran avenida con dirección este-oeste uniando la calle de Alcalá y la plaza de San Marcial por un trazado diferente al actual: un trazado recto desde la calle de Alcalá en su encuentro con la iglesia de San José hasta llegar a Corredera Baja de San Pablo (cerca de la iglesia de San Antonio de los Portugueses), desde allí con una ligera inclinación hacia el sur, de tan solo unos cinco grados, hasta la calle del Álamo para terminar dando



Fig. 7. Primer proyecto de la Gran Vía, del arquitecto Carlos Velasco Peinado, de 3 de marzo de 1886.

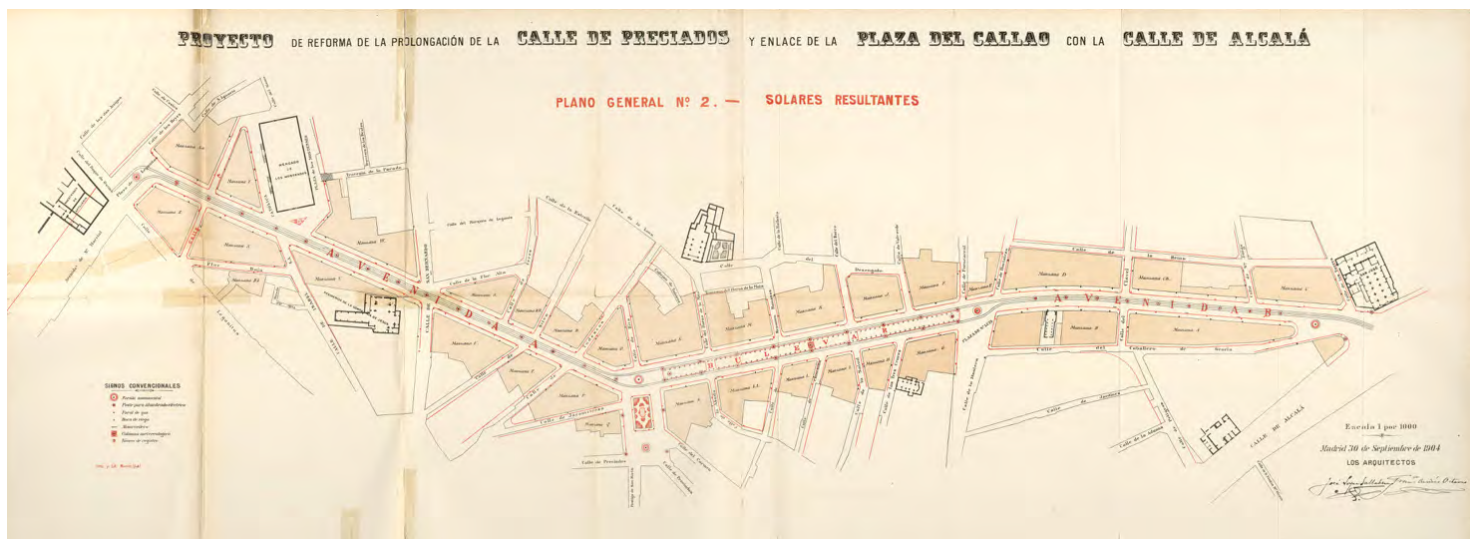


Fig. 8. Proyecto final de la Gran Vía de Madrid, de los arquitectos municipales, José López Sallaberry y Francisco Andrés Octavio Palacios, 1901.

un giro mayor hasta la plaza de San Marcial. La propuesta, que nunca llegó a realizarse, tenía un ancho uniforme de entre veinticinco y treinta metros en toda su longitud. En lo que parece una lección aprendida de París, el proyecto proponía pavimentar la calzada con madera, para evitar la utilización de los adoquines como armas arrojadizas en las revueltas urbanas (Fig. 7).

El proyecto no se realizó por falta de financiación, pero sí comenzó a consolidarse su futuro nombre gracias al calado popular que tuvo la zarzuela *La Gran Vía*, estrenada el 2 de julio de 1886, que recoge el sentir popular sobre la transformación que suponía la construcción de la nueva vía.

El proyecto DEFINITIVO

El proyecto, que no había sido olvidado, recibió un importante apoyo con la aprobación en 1895 de la ley de expropiación que facilitó la ejecución de las obras (Baker, 2009: 27), y en 1897 los arquitectos municipales José López Sallaberry y Francisco Andrés Octavio Palacios recibieron un nuevo encargo para desarrollarlo, presentándolo en 1899 y publicando su memoria la imprenta municipal en 1901. Como apoyo final vendrá la ley de exenciones para quienes quisieran construir en la Gran Vía de 1907.

El "Proyecto de obras para la reforma de la prolongación de la calle de Preciados y enlace de la plaza del Callao con la calle de Alcalá" vio la luz el 30 de julio de 1903 y obtuvo la aprobación definitiva por parte del Ayuntamiento el 21 de agosto de 1904, aunque los trabajos no comenzarían de inmediato debido a que tanto la necesaria demolición de más de trescientos diez edificios como la expropiación de treinta solares generaron la oposición de los vecinos y comerciantes de la zona, a lo que se unieron además dificultades financieras para llevar a cabo el proyecto (Fig. 8).

Los planos, firmados por los arquitectos el 30 de septiembre de 1904, presentan un proyecto que estaba formado por tres tramos: Avenida A (con una longitud 534 metros), desde la plaza de San Marcial (actual calle de los Reyes frente a Plaza de España) hasta la plaza de Callao; el segundo tramo llamado Bulevar (de 409 metros), que iba desde la plaza de Callao hasta la Red de San Luis; y el tercer tramo o Avenida B (con 417 metros), desde la Red de San Luis hasta la calle de Alcalá. La longitud total de la nueva vía era de 1.316 metros y el ancho de 25 metros en los tramos de Avenida, con un incremento hasta los 35 metros en la zona central bautizada, como ya he avanzado, como "el Bulevar".

Los trabajos de apertura y demolición comenzaron finalmente en 1910, cuando se contó por fin con el apoyo económico suficiente⁴. Comenzaba así la que se convertiría en una de las mayores intervenciones urbanísticas del Madrid de principios del siglo XX, lográndose, según se enunciaba en la memoria del proyecto; la comunicación directa entre los barrios de Argüelles y Salamanca; la descongestión de la Puerta del Sol; la desaparición de todo un cúmulo de calles estrechas y antihigiénicas y un más cómodo enlace entre las estaciones de Atocha y Príncipe Pío.

LA CITY

La Gran Vía, enlazando con lo que acabo de exponer, se ha venido explicando urbanísticamente como un proceso de conexión entre dos barrios: Salamanca y Argüelles; como un proceso de descongestión de la Puerta del Sol; y como un proceso de recapitalización inmobiliaria del casco antiguo.

⁴ En tres subastas sucesivas de obras, en 1905, 1906 y 1908, no hubo ningún postor, hasta que en 1909 se adjudicaron al banquero francés Martín Albert Silver por veintinueve millones de pesetas, firmándose la escritura el 19 de febrero de 1910 por el alcalde de la ciudad, José Francos Rodríguez.

⁵ Entrevista realizada a Edward Baker en Madrid con motivo de la publicación del libro realizado por el hispanista (Baker, 2009).

En realidad, es la descripción de la creación de un nuevo centro, de una nueva *city*, tomando como referente el modelo de otras propuestas de concentración de servicios y áreas terciarias, como ocurría en muchas ciudades americanas (Barba, 2010)⁵, lo que supondría para la capital el paso del tradicional casticismo a la llegada del deseado cosmopolitismo.

Edward Baker comentaría que la palabra *city* en relación con la Gran Vía fue utilizada por primera vez por Zuazo y Jansen.

En 1929 Zuazo dijo que para que la Gran Vía funcionase tenía que ser un poco así, una ciudad en sí misma. Al mismo tiempo hay que mirar también la calle de Alcalá, con la que forma una especie de "V", donde hay una concentración enorme de oficinas. Cuando empieza a consolidarse una economía internacional, además de concentrarse bancos en la calle Alcalá se produce una ingente proliferación de aseguradoras en esa zona de la Gran Vía. Al mismo tiempo, a partir de la República se empieza a hablar de la Gran Vía en términos de Nueva York y concretamente de Broadway (Barba, 2010: 121).

La aprobación del proyecto de 1926 creaba un nuevo centro que era la prolongación de la Castellana, los Nuevos Ministerios. A ello se uniría la posición crítica de la generación del 27, el grupo más claramente comprometido con el desarrollo planteado desde el punto de vista de la modernidad, el cosmopolitismo. Un grupo que nunca habla de la Gran Vía, (y, sin embargo, Luis Lacasa vivía en la misma Gran Vía) sino de Nueva York, como Federico García Lorca. A esto hay que añadir en el ámbito de la arquitectura el GATEPAC, un movimiento con una imagen claramente progresista que despreciará la Gran Vía, quizá con una visión muy maniquea, sobre todo si recordamos el también manido y reiterado hasta la extenuación desprecio hacia el ensanche de Barcelona, diseñado por Ildefons Cerdà, hasta bien entrado el siglo XX.

Para aquella generación, al igual que para muchos otros europeos⁶, Nueva York era el punto de llegada por excelencia. Muchos no penetran en el resto del país, se quedan ahí o vuelven. Federico García Lorca estuvo unos ocho meses en Nueva York y volvió, no fue a Chicago ni a Filadelfia. Nueva York en ese sentido es el escaparate norteamericano. La Gran Vía se podría haber comparado, acortando distancias, con algunas calles berlinesas, bulevares parisinos o con Picadilly, pero no, se compara con algo que a primera vista parece incomparable.

⁶ No siempre para todos. Buena muestra son los viajes y publicaciones de Erich Mendelsohn a Estados Unidos (Barba, 2014: 153, 158-171).

Uno de los aspectos más importante de la Gran Vía es el hecho de actuar como una forma de recapitalizar del centro de Madrid. Hay que señalar también que la Gran Vía no fue un punto de irradiación de transformaciones urbanas en similares condiciones a como estaban antes de la intervención, sobre todo en la acera de la derecha o lado norte. La acera de la izquierda fue otra historia, tiene todos esos puntos de conexión (Montera, Preciados...) con la Puerta del Sol, el viejo centro comercial de la ciudad que además estaba parcialmente reestructurado con la reforma de la Puerta del Sol. Por el contrario, en la acera de la derecha, detrás de Telefónica, del Gran Almacén Madrid-París (lo que es hoy la sede de la SER o del centro comercial Primark), detrás de estas grandes infraestructuras está la ciudad de 1850, Ballesta, Malasaña, una parte de la ciudad que no cambia prácticamente nada, permanece intacta, generando para muchos que la imagen de la Gran Vía fuese en cierto modo una "ciudad Potemkin"⁷.

EL "TIPO" A TRAVÉS DEL PROGRAMA COMO HERRAMIENTA DE CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE DE LA GRAN VÍA

La Gran Vía no es solo un espacio de recapitalización del centro, es también el nuevo espacio de representación social, es decir, la escenografía de una sociedad burguesa que demanda el escenario para su representación por encima de los antiguos poderes institucionales. Una clase social que demanda de la capital un lugar moderno y de relación con el mundo. Baker me comentaba cómo los habitantes del barrio de Salamanca en lugar de ir a los nuevos cines que había en su barrio, cogían el coche y se iban a la Gran Vía. Callao prácticamente se transformó en un estacionamiento. Es un acto escenográfico de representación pura, no tienen por qué hacerlo, podrían ir a cualquier otro cine. Es auto-representación social en el nuevo espacio público.

Madrid también tuvo sus propios "viajeros a Nueva York" para insertar la modernidad americana en la Gran Vía. Se hicieron viajes de peregrinación de muchos españoles a Nueva York: intelectuales, escritores, hombres de negocios, profesionales de todo el país. Entre ellos, en el caso de Madrid, destacan el de Ricardo Urgoiti (creador del Unión Radio), entre 1923 y 1924, y el de Pedro Chicote en 1928, que, salvando las distancias, coincidieron con los

⁷ La expresión deriva de la visita que en 1787 realizó la zarina Catalina II de Rusia a la península de Crimea con motivo de adhesión de este territorio a la gran Rusia. El gobernador de Crimea, el general ruso Grigori Alexandrovich Potemkin, quiso impresionar a la zarina con la idea de que viese un territorio más desarrollado y para ello levantó la imagen de pueblos que tan solo eran decorados, generando un paisaje de falsa escenografía en torno al recorrido que tenía que realizar Catalina II.

Fig. 9. Primer tramo de la Gran Vía vista desde Alcalá, con el edificio de la Telefónica al fondo. Anónimo, 1927.



dos viajes realizados por el arquitecto Erich Mendelsohn, también a Estados Unidos, publicados posteriormente en sendos libros (Barba, 2014: 153). El poder de lo construido hipnotiza a Mendelsohn, el poder de la comunicación con el RCA a Urgoitiy, el poder de la publicidad frente a la nueva vida urbana a Chicote. Para ambos, y para tantos otros, la ciudad de Nueva York se convierte en el modelo global a seguir.

LA CONSTRUCCIÓN DE LA GRAN VÍA

Como se ha comentado antes la Gran Vía comienza su construcción en 1910 siguiendo el proyecto realizado por José López Sallaberry y Francisco Andrés Octavio Palacios. Su composición en tres tramos⁸ quedará marcada por dos elementos fundamentales, su ancho y el tiempo o momento de su construcción, que básicamente se puede resumir en un primer periodo de 1910 a 1917-1918, un segundo hasta 1924, y un tercero hasta 1932. Estos tiempos corresponden a los veintiún años de construcción de la calle. Los edificios que la delimitan tendrán desarrollos diferentes y mucho más dilatados.

⁸ Dado que los nombres que va recibiendo la nueva vía irán desde diferentes bautismos a cada uno de sus tramos, tras su construcción, tras la llegada de la nueva república, su bautismo global con la llegada de la dictadura y el definitivo con la llegada de la democracia, utilizaré para hablar de cada uno de sus tramos el nombre que recibieron en el proyecto originalmente aprobado para la construcción por el Ayuntamiento de Madrid, de Sallaberry y Octavio Palacios: Avenida A, Bulevar y Avenida B, nombres que van de oeste a este.

Un tercer factor que determinará su condición de centralidad será la coincidencia en el tiempo con el desarrollo del metro de Madrid. Las tres primeras líneas se inaugurarán en el periodo de entreguerras, entre 1919 y 1936. Barrios de periferia y ensanche como los de Tetuán y Puente de Vallecas (para la línea 1), Cuatro Caminos y Ventas (para la línea 2) y Embajadores (para la línea 3) quedarían a tiro de piedra, lo que permitirá (al precio del billete de tres perras chicas) una gran accesibilidad desde todo Madrid (Fig. 9).

Primer tramo (Avenida B)

El primer tramo, que arranca en su encuentro con la calle de Alcalá, flanqueada por la iglesia de San José (existente) y el nuevo edificio Metrópolis (construido en 1911), es la parte que se desarrolla hasta su encuentro con la Red de San Luis (donde se encontraba el templete de Antonio Palacios que daba acceso a la línea 1), es el más estrecho. Es un tramo ligeramente curvado por su encuentro con la iglesia de Caballero de Gracia (de Juan de Villanueva), en el que la iglesia consigue superar la ley de expropiaciones o de reforma interior de 1895. Con veinticinco metros de ancho, su altura también se ve limitada por la misma dimensión. La composición formal de sus fachadas, en este primer tramo, genera el conocido comentario peyorativo del GATEPAC, por su amanerada decoración, y aunque es obvio el comentario, tan solo supone quedarse en la epidermis de la incipiente Gran Vía.

Sorprenden algunas de las tipologías allí desarrolladas, como son las viviendas en dúplex superpuestas una encima de otra en el edificio Grassy (1917), casi al principio del lado sur de la Gran Vía, e igualmente interesante es la complejidad programática del edificio situado en el lado opuesto, terminando este tramo en el número veinticuatro, me refiero al edificio del Circulo de la Unión Mercantil e Industrial (1919-1924). Estamos ante un edificio interesante por la complejidad de su programa, perteneciente al grupo de los híbridos residenciales: viviendas de lujo, clubes sociales, locales de oficinas y comercio. El resto de edificios tendrán en su mayoría un programa de hotel (Hotel Roma) o de sede administrativa o bancaria, (aunque estas estarán más en el entorno de la calle Alcalá). Todo ello sin olvidar la *decó* sede para la coctelería de Chicote (de Luis Gutiérrez Soto), uno de los centros de ese nuevo cosmopolitismo que perdurará en el tiempo durante décadas.



Fig. 10. Vista desde el edificio de la Telefónica del primer tramo con un dirigible sobrevolando Madrid.

(página siguiente) Fig. 11. Vista desde Red de San Luis hasta Callao del segundo tramo de la Gran Vía, inicialmente con el nombre de Av. Pi y Margall, 1933-1934.

En el punto final de este tramo, el más alto de toda la Gran Vía, el cosmopolitismo parece aflorar desde las entrañas a través de su intercambiador, desde la parada de metro de Gran Vía a la superficie por tan solo una “perra chica.” Algunos se elevan un poco más y creen ver los dirigibles que tenían previsto desembarcar en el Empire State Bulding y realizan composiciones imposibles en fotografías que muestran estos ingenios voladores, dirigibles vistos hacia el este de Madrid, acercándose hacia la modernidad de la Gran Vía (Fig. 10).

Segundo tramo (Bulevar)

Con este tramo llega la modernidad que parece anunciada con la llegada del dirigible. Su desarrollo se produce fundamentalmente en el periodo de entreguerras. La terminación de la vía tardará todavía unas décadas en realizarse, pero su consolidación como instrumento de modernidad se produce en este tramo, de mayor dimensión que el anterior. La calle se ensancha a partir de la Red de San Luis hasta los treinta y cinco metros (conservando esta dimensión hasta la Plaza de España) lo que permite que sus edificios también adquieran una mayor altura (Fig. 11). Además,



si en el primer tramo ningún edificio ocupa todo el frente de fachada de la manzana, en este tramo siete grandes edificios la ocuparán (Edificio Telefónica, Teatro Fontalba, Casa del Libro, Edificio Madrid-París, Edificio Gran Vía y Palacio de la Prensa. Las viviendas y oficinas para Jesús Murga, en el número veintiséis, son consideradas a veces parte del primer tramo).

Es el tramo donde queda más explícita la inversión del capital americano, no solo tipológicamente como sería el edificio dedicado al hotel Tryp Gran Vía, o por la relevancia de proyectos como el acceso al metro y el interesantísimo edificio Matesanz (1919-1923), ambos de Antonio Palacios, en el número veintisiete, del que podríamos sugerir cierta inspiración en el BBVA de Francisco Sainz de Oiza, sino por lo explícito de un edificio de capital americano a través de la ITT en el lado de los pares (Gran Vía 28), el edificio de la Compañía Telefónica Nacional de España (1925-1929).

Las oficinas

Las oficinas son otro de los reflejos de la condición social. Los nuevos oficinistas, la burocracia de las nuevas empresas, son trabajadores con un perfil notoriamente diferente a los grupos de burócratas estatales. Una población mejor retribuida y con nuevas exigencias. Un aparato administrativo con nuevas sedes (Fig. 12).

El más significativo será el edificio más alto de la Gran Vía, el edificio Telefónica. Durante un breve periodo de tiempo fue, con sus ochenta y ocho metros de altura, el primer "rascacielos de España" y para algunos con más realismo "el primer edificio de altura" en Madrid. Fue el más alto del país hasta el año 1953 en que se construyó la Torre de Madrid, que puede ser considerada el remate final de la Gran Vía. Aunque fue el edificio más alto de Europa durante unos meses, quizá lo más importante es la aportación de su arquitecto, Ignacio de Cárdenas Pastor, convertido en un pionero al ser enviado a Estados Unidos para instruirse en las técnicas de construcción de los nuevos edificios en altura.

La Telefónica será el laboratorio donde se ensayen las formas de construir, de suministrar los materiales en una obra de esta envergadura, de diseñar estructuras metálicas, sistemas complejos de instalaciones, gestión del



Fig. 12. Cartel de la Obras de Construcción del edificio Telefónica, en Gran Vía, 28, arquitecto Ignacio de Cardenas Pastor, 1925- 1929.



Fig. 13. Construcción del edificio Telefónica, en Gran Vía, 28, arquitecto Ignacio de Cardenas Pastor, 1925-1929.



Fig. 14. Segundo tramo de la Gran Vía con el edificio Carrion al fondo en construcción 1932.

proceso de construcción, que inmediatamente después se utilizarán en la construcción del Empire State en Manhattan (Fig. 13).

Su similitud con Nueva York incluso la podemos alargar a las “tipologías” de sus ocupantes, las telefonistas. Si en Nueva York las mujeres elegidas para trabajar en el espectáculo del Radio City Music Hall eran las *rockettes*, unas mujeres que por el especial diseño de sus coreografías debían tener una determinada longitud de piernas, en el caso de Telefónica y por cuestiones más prosaicas, las “telefonistas” debían cumplir con un mínimo en la envergadura de sus brazos para poder realizar las conexiones en los tableros de teléfono (Barba, 2011: 122-135).

Los almacenes comerciales y la ceremonia del consumo

La mejora económica generada por la neutralidad de España en la I Guerra Mundial ayudaría a la consolidación de una nueva economía de consumo y servicios directos al nuevo público. Este segundo tramo se llena de pequeños



Fig. 15. Fachada de Viajes Carco, en el edificio Madrid-París (Luis Blanco Soler, 1935).

comercios que son en sí mismos obras de arquitectura. En realidad son el reflejo de un deseado cosmopolitismo, a caballo entre Europa y Estados Unidos, que llega a la capital (Fig. 14).

Uno de los aspectos fundamentales que ayudan a construir el imaginario de esta modernidad fue el diseño de las fachadas, los escaparates y los interiores comerciales. Bautizada por muchos como "calle escaparate", a lo que contribuyen referencias como la palmera de tres plantas en neón de la sala Casablanca, pero en especial los diseños racionalistas y funcionalistas desde la fachada de C. Ara (del interiorista Francisco Ferrer, 1935), pasando por discos Rekord, Bombones Riviera, Samara, hasta llegar a la fachada de Viajes Carco, en el edificio Madrid-París (Luis Blanco Soler, 1935) (Fig. 15).

Se caracteriza por grandes escaparates y bares americanos, como el de Chicote, mezclados con lugares donde la música *jazz-band* sustituye al organillo. La llegada de la nueva república, momento significado por la emancipación femenina, también contribuirá al comentado aire de cosmopolitismo.

El bar americano, un invento parisino, comienza en la capital con los Pidoux, una familia francesa residente en Madrid, al que siguen el Miami (con su gran columna-palmera), anejo a Zahara (obra de Secundino Zuazo, Carlos

Arriches y Martín Domínguez), el bar automático Tángier (de Alberto López de Asiaín), La Granja Florida, junto al hotel Florida en Callao, el Hollywood en Preciados, en realidad en Callao, o la sala Casablanca (en la plaza del Rey), donde también se baila, como recuerda Baker, desde el *shymmy*, el *one-step*, el *two-stop*, el *fox-trot* y posteriormente el charlestón, todo “música de negros”.

*Los centros de espectáculos. La Cinelandia madrileña*⁹

La iluminación es el instrumento fundamental del espacio de consumo. La iluminación urbana, a la que se unen la de los anuncios, es básica y en ese papel los cines y sus letreros tendrán un papel fundamental.

El teatro Fontalba (José López Sallaberry, 1924), aunque inicialmente teatro y no cine, fue el primer centro de espectáculos de este tramo. Destaca especialmente la concentración, en espacio y tiempo, de cines, en concreto allí se encontraban los de mayor aforo y más lujosos. Es destacable en especial por la sinergia que esto produce en la población y en la consideración de esta zona como elemento de centralidad y de cosmopolitismo. En gran parte aquellos palacios y cines de estreno estaban ocupados, gestionados o tenían acuerdo con las principales productoras de Hollywood.

El Palacio de la Música (1926); el Avenida (1928), el Callao (1926), el Palacio de la Prensa (1929), el Rialto (1932), el Capitol (1933), el Coliseum (1933), el Actualidades (1932) el Velussia (1933), el Madrid-París (1935) eran un conjunto que suponían uno de los aforos más importantes de cines de Europa y, como consecuencia, la mayor parte de las sedes importantes administrativas de los grandes estudios de Hollywood, conjuntamente con otras que no lo eran tanto, se apelotonaban en torno o directamente en la Gran Vía (Baker, 2009: 176) y no solo las sedes corporativas. También se ubicaron allí la sede de publicaciones como Cinema o Sparta, o empresas de representación como la ORCYT.

Estamos ante todo un conjunto iconográfico que ayuda a ser el soporte de la publicidad de todo nuevo producto que se precie (desde máquinas de escribir a los nuevos automóviles o perfumes, como el de “Cocaína en Flor”), y que consecuentemente supone la consolidación en el imaginario colectivo de una clara y nítida centralidad de la modernidad.

⁹ Un libro importante para entender el segundo tramo de la Gran Vía es Baker (2009: 170).



Condensadores

El condensador de actividades que supone el edificio de los Grandes Almacenes Madrid-París (1924) es el ejemplo por excelencia de la modernidad. Es un lugar donde se puede adquirir todo y donde se puede obtener lo mejor del *glamour* y la sofisticación, un lugar que por supuesto es bautizado con el nombre de la ciudad de las luces, París. Los almacenes Madrid-París son mucho más que un gran centro comercial, sus antenas de radiocomunicación (de Unión Radio cuyo capital también provenía de la ITT) complejizan su programa tipológico.

Al final de esta fase de la Gran Vía, frente a la plaza de Callao en el número cuarenta y seis, se levanta según se rotulaba en los planos la Casa de la Prensa (Palacio de la Prensa, 1924) un tipo más maduro y evolucionado del grupo de edificios híbridos (condensadores sociales), que contiene en su interior desde un cine, a un café concierto, locales para cooperativas, viviendas, estudios y oficinas en alquiler (Fig. 15).

Antes de comenzar el tramo que desciende hacia la Plaza de España, el remate lo realiza el edificio Carrión (1933), para algunos en realidad es el primero de este tercer tramo. Es uno de los iconos fundamentales de la Gran Vía que debe una indudable influencia a las obras berlinesas realizadas por Erich Mendelsohn. El diseño del edificio Carrión fue resultado del viaje de Luis Martínez

(página anterior) Fig. 15. Edificio Capitol, Hotel – Cine – Comercio. Gv 41 1931-1933. Luis Martínez - Feduchi Ruiz y Vicente Eced y Eced. Fotografía por L. Roisin, 1933-1934.

Fig. 16. Vista de la parte alta del edificio Capitol con la Torre de Madrid al fondo.



Feduchi en 1931 a Alemania. El edificio tuvo problemas para conseguir la licencia municipal al sobrepasar la altura reglamentaria y Feduchi dio tres argumentos, destacando el del "embellecimiento de la ciudad", justificado incluso en términos económicos: "Pretendemos con este sacrificio pecuniario única y exclusivamente dar al edificio un realce en armonía con su forma, con su estructura y con su situación".

El edificio Carrión es considerado como un edificio emblemático por muchos de sus aspectos: desde por la utilización de nuevos tipos de estructuras, vigas *vierendeel*, hasta por ser el primer edificio con sistema centralizado de calefacción y refrigeración. Es también soporte de la publicidad mediática de una nueva modernidad. ¿Hasta qué punto se convierte este edificio, las nuevas fachadas, sus escaparates, la piel de la nueva Gran Vía en un espacio que incide sobre el espacio público?, la respuesta, el tiempo la confirmará (Fig. 16).

Tercer tramo (Avenida A)

Marcado por los dos edificios anteriores, el tercer tramo se ve afectado por la crisis de 1929 que hará que apenas se construya nada entre 1933 y 1936 y

cuya terminación solo se retoma a finales de la década de 1940. Por ser parte de la mencionada Cinelandia, forman parte de ella y son construidos antes de la Guerra Civil el edificio Coliseum (Casto Fernández Shaw y Pedro Muguruza Otaño, 1931-1933) y el de los cines Rialto (1930), y como complemento también previo a la contienda bélica hay que mencionar el Banco Hispano de la Edificación o el desaparecido hotel Nueva York (Fig. 17).

Como edificio interesante, por ser el condensador más voluminoso de la Gran Vía, destaca el edificio Lope de Vega (de los hermanos Otamendi, 1945-49, autores también del edificio España), eminentemente residencial, que además contaba con un centro comercial subterráneo, cine del mismo nombre y un hotel con una gran piscina en la cubierta, immortalizada brillantemente por el fotógrafo Enrique Sáenz de San Pedro.

El último edificio de la Gran Vía es el del número setenta y dos, aunque en realidad puede ser considerado como su último edificio la americanizante Torre de Madrid, de treinta y dos plantas, que arrebató el liderazgo de altura al edificio Telefónica, llegando también a ser el edificio más alto de Europa en 1953.

LA GRAN VÍA CONSTRUIDA

Casi cuarenta años después de iniciada su construcción se concluyen las obras de asfaltado que conectan con la calle Princesa. Durante la guerra civil, la Gran Vía es rebautizada en sus tres tramos y en el periodo de posguerra lo vuelve a ser pero esta vez unificando los tres tramos. Es un periodo que hasta los años sesenta será, en palabras de Luis Eduardo Aute a su llegada a Madrid en 1952, de "grisura", podríamos decir apagado. Los bailes americanizantes son sustituidos por el mambo Verdiales, las prostitutas por chicas de alterne, el cóctel por el combinado, y los cabarés por las salas de fiesta (Fig. 18).

A partir de 1960 la calle recupera parte de su esplendor, se llena de personajes famosos que quieren visitarla, desde Cassius Clay a los Beatles, o desde Martin Luther King al Che Guevara. Incluso Neil Armstrong, tras posarse en la Luna, pasea en coche con sus compañeros por la Gran Vía siendo recibidos como grandes estrellas.



Fig. 17. Edificios Los Sótanos. 1944-1949. Gv 53-59 Julián Otamendi Machimbarrena y Joaquín Otamendi Machimbarrena.

Fig. 18. Vista de la Gran Vía desde el edificio Telefónica. Fotografía por José Juan Barba, 2010.



En poco tiempo la Gran Vía recupera su antiguo imaginario y valor de referencia. La Vespa y el Seiscientos utilizan la vía como icono de modernidad para publicitar sus nuevos modelos de movilidad. La calle se llena de una nueva modernidad, en ella aparecen los escaparates de grandes fotógrafos e incluso recupera cierto glamur de Cinelandia con inversiones de productores americanos y con la visita de conocidos actores de Hollywood que se pasean por ella (Ava Gardner, Rita Hayworth, Charlton Heston o Gary Cooper).

Martinis y manhattans regresan con el Pasapoga, el Manila o el Nebraska, Monterrey o Iruña, las cafeterías se adueñan de la calle. Una modernidad con la que llegan las cabinas de teléfonos o las escaleras mecánicas para acceder al metro.

En 1975 con la muerte del dictador, lo que para los vencedores de la guerra había supuesto la Gran Vía como símbolo de la conquista de Madrid, con la llegada de la democracia se convierte en el símbolo de la reconquista de las libertades y la Gran Vía recuperará su nombre de manera oficial cinco años después. Chicote seguirá siendo una referencia, pero a él se añadirán el Cook en su trasera, en la calle la Reina, una trasera que se llenará de "perdición", pasando de la Luna de Madrid a Madrid me mata.

Un periodo en el que bien merece la pena recordar las palabras de Miguel Delibes "Nueva York me recuerda a la Gran Vía".

En los últimos años la macro-estación de Sol y su actual prolongación hasta Gran Vía han hecho que esta zona sea una de las de mayor concentración de transporte público y mayor accesibilidad de Europa, con un tráfico peatonal nunca visto hasta el momento.

El paso de un siglo por un pedazo de realidad material de la ciudad significa una permanencia superior a la de sus habitantes, una vida confrontada con la ciudadanía que la vive. Constituye también la verificación de los proyectos urbanos, utópicos, pragmáticos, egoístas o especulativos y su adecuación al público que está por venir.

La Gran Vía parece resistirse a su vejez superando el casticismo burgués de sus orígenes, valorando la innovación del cosmopolitismo de los años treinta, frente al largo y retrógrado declive del periodo anterior a los años ochenta, en esa continua apropiación ciudadana, marginal, metropolitana y turística.

En el concurso celebrado en 2010 con motivo de su centenario, planteado para su necesaria renovación y que quien escribe gana ex aequo, consideré y considero a la Gran Vía como uno de los enclaves de centralidad de Madrid, entendiéndola como centro renovado que necesita la recualificación de su imagen. La propuesta, en la que se inspiran las actuaciones que se están realizando ahora, planteaba la necesaria condición de porosidad social y programática.

Como Gran Vía, calle corredor y espacio público central privilegiado esta se recompondrá desde la unitariedad de los tres tramos viarios, con un diseño homogéneo que implique ampliación de aceras, reducción de carriles de motorización, eliminando pavimentos de asfalto por unos que acentúen su carácter de salón, limpiando la acumulación de cachivaches de mobiliario urbano y concentrando todos los servicios y ofertas en los intercambiadores, estaciones de metro subterráneas y conectadas entre sí, ajustadas a los quiebros de los tres tramos en las plazas emblemáticas de la Red de San Luís, Callao, Plaza de España y cabecera a Alcalá e incorporando la mejora calificadora de sus espacios subsidiarios, plazas, vías secundarias, pasajes, salas y vestíbulos con un tratamiento unitario de pavimentos, señalización, publicidad, iluminación, arbolado y mobiliario unitario¹⁰ (Fig. 19).

¹⁰ Parte de la memoria que presenté al concurso convocado por el Ayuntamiento de Madrid y resuelto con un primer premio ex aequo, en julio de 2010, cuyos resultados nunca se llegaron a realizar pero que fueron objeto de una exposición en el edificio Madrid Centro-Centro. En relación con las actuaciones actuales aquella memoria se completaba con: "Se apuesta por el mantenimiento del carácter multimodal del eje; peatonal y de privilegiada y potente accesibilidad metropolitana de transporte público (cercanías y metro) en correspondencia con su complejidad social y central y con la voluntad de mantener su 'simetría' social y funcional conservando la coexistencia del tráfico rodado y peatonal: reduciendo el tráfico motorizado con eliminación de carriles y tratamiento de rodadura, aumento de pasos de peatones con paradas de taxis, con mejora de la calidad de la movilidad peatonal ampliando aceras y con la eliminación de exceso de mobiliario urbano, optimizando el funcionamiento del transporte público colectivo de superficie con tangencias a través del viario y plazas paralelas junto a la resolución de carga y descarga, y paradas de autobuses colectivos discrecionales en reciclaje de aparcamientos subterráneos existentes".

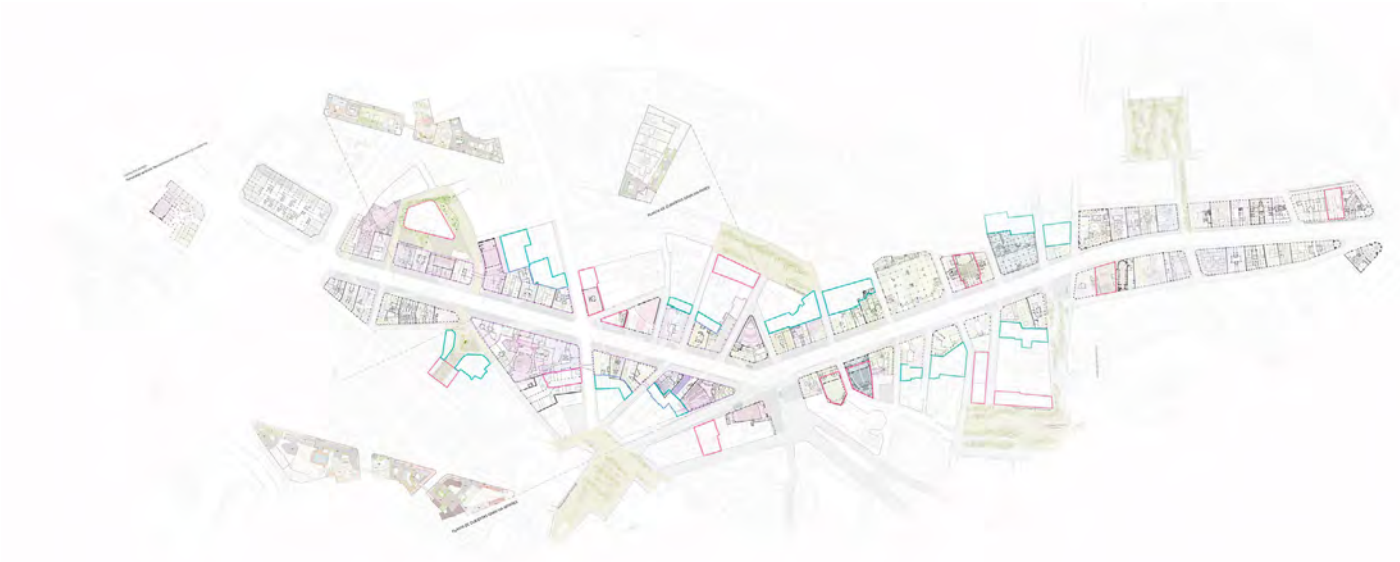


Fig. 19. Concurso convocado por el Ayuntamiento de Madrid y resuelto con un Primer Premio ex aequo, José Juan Barba y equipo, en julio de 2010, cuyos resultados fueron objeto de una exposición en el edificio Madrid Centro-Centro.

Como complemento a lo anterior, la consideración de espacio público de la Gran Vía debería tener en cuenta que:

- Sus arquitecturas tienen que officiar el rito delicado de la modernización en el siglo XXI, sin sucumbir al propio lucimiento del autor singular.
- La única solución de la Gran Vía es la extrapolación de su propia historia, estar en perpetua transformación, muscular su propia identidad, dialogar con su entorno y traseras, generar porosidad vertical y horizontal, tratar su *backstage* como si de fachadas principales se tratase y dejar de ser actualmente una "ciudad Potemkin."
- La nueva accesibilidad desarrollada en el entorno de la Gran Vía, como ya se ha comentado, la hace uno de los puntos de mayor porosidad urbana de Europa. Para recuperar su energía transformadora y cosmopolitismo de centralidad e irradiarlo es necesario recalibrar su capacidad de carga. Si la movilidad de los nuevos centros de transporte aumenta, debería haber un debate profundo sobre el

aumento de sus dimensiones. Su escala, diversidad y complejidad debería evitar su colapso. Hay que entender que como espacio su capacidad es limitada, pero sin embargo como lugar tiene un futuro mucho más amplio.

BIBLIOGRAFÍA

- BAKER, Edward (2009), *Madrid cosmopolita. La Gran Vía, 1910-1936*. Madrid: Marcial Pons Ediciones de Historia y Villaverde Editores.
- BARBA, José Juan (2014), *Invenções. Nueva York vs Rem Koolhaas, Bernard Tschumi, Piranesi*. Alcalá de Henares: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Alcalá.
- BARBA, José Juan (2010) "Edward Baker. Madrid Cosmopolita. 1910-1936", *METALOCUS*, n.º 026, pp. 120-137.
- BARBA, José Juan (2015), *La Mansana de la Discòrdia*. Barcelona: GRHAD. Universidad Internacional de Cataluña.
- BARBA, José Juan (2006), "Vivienda mínima", *CIRCO Jaia Lore Artea*, n.º 138.
- BARBA, José Juan (2011), *Torre Telefónica, Diagonal 00. Delirious 00*. Barcelona: Lunwerg Editores.
- GIANNISI, Phoebe (2007), "Identificación de cuerpos. El arte de la memoria y los restos arqueológicos de Atenas / Identification of Bodies. The art of memory and the antiquities of Athens". *METALOCUS*, n.º 20, 2007, pp. 66-75.
- HERNÁNDEZ AJA, Agustín (1995), *Tipología de calles de Madrid*. Madrid: Cuadernos de investigación urbanística (8). ETSAM, Universidad Politécnica de Madrid.
- KOOLHAAS, Rem (1978), *Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan*. New York: Oxford University Press.
- MARTÍ ARÍS, Carles (1993), *Las variaciones de la identidad. Ensayo sobre el tipo en arquitectura*. Barcelona: Editorial Ediciones del Serbal.
- MONEO, Rafael (1978), "On typology", *Oppositions*, n.º 13, pp. 23-44.
- MONEO, José Rafael y CORTÉS, Juan Antonio (1982), *Sobre el concepto de tipo en arquitectura*. Madrid: Editorial Cátedra de Composición II. Departamento de publicaciones, ETSAM, Universidad Politécnica de Madrid.
- NOGUERA, J. Esteban (1998), *Elementos de ordenación urbana*. Barcelona: Ediciones UPC.
- PANERAI, Philippe (1986), *Formas urbanas: de la manzana al bloque*. Barcelona: Gustavo Gili.

PANERAI, Philippe y MANGIN, David (2002), *Proyectar la Ciudad*. Madrid: Celeste ediciones.

RIIS, Jacob (2010), *How the Other Half Lives: Studies among the Tenements of New York*. Boston: David Leviatan, Bedford/St. Martin's.

SCHNEIDER, Friederike (2002), *Atlas de plantas-viviendas*. Barcelona: Gustavo Gili. Barcelona.

SOLÁ-MORALES I RUBIO, Manuel (1997), *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Ediciones UPC.

TEIGE, Karel (2002). *The minimum dwelling*. Cambridge: The MIT Press.

VV. AA. (2009), *Gran Vía 1910-2010*. Madrid: Imprenta Artesanal del Ayuntamiento de Madrid.

LAS DOS CORNISAS DEL MANZANARES. FICCIONES TURÍSTICAS Y RECONSTRUCCIÓN DE LA IMAGEN*

José de **Coca Leicher**
Universidad Politécnica de Madrid

No hay ninguna lógica que pueda ser impuesta a la ciudad; la gente la hace, y es a ella, no a los edificios, a la que hay que adaptar nuestro plan.

Jane Jacobs

En las siguientes líneas trataremos de aproximarnos a los valores que como unidad del paisaje cultural urbano definen las dos cornisas históricas del río Manzanares, señalando los elementos característicos que definen su imagen y determinando el grado de ficción turística que pudiera tener el conjunto o alguno de sus elementos.

LA IMAGEN DEL TURISMO Y LOS PROYECTOS MUNICIPALES EN LAS CORNISAS

La web del Ayuntamiento de Madrid

Una rápida exploración de las páginas de la Web Oficial de Turismo de Madrid¹ nos muestra en la página “Miradores de Madrid” los elementos patrimoniales o lugares destacados desde donde el visitante podrá asomarse al paisaje urbano u otros paisajes lejanos naturales como la Casa de Campo o la sierra de Madrid. Más o menos acertadamente, los miradores quedan asociados a recorridos definidos un tanto enfáticamente como “las dos rutas con las mejores vistas” (Fig. 1).

La primera, es la “ruta del centro” que enlaza la secuencia de varios puntos elevados a lo largo de la Gran Vía y calle de Alcalá, situados en las terrazas del *gourmet* Experience Gran Vía, la azotea del Círculo de Bellas Artes y la del

* Este artículo forma parte de los resultados del proyecto de investigación “L’influence du tourisme culturel sur la transformation de l’espace urbain: nouvelles fictions patrimoniales / La influencia del turismo en la transformación del espacio urbano: nuevas ficciones patrimoniales” cofinanciado entre la Universidad de Alcalá y la Casa de Velázquez-École des Hautes Études Hispaniques et Ibériques (Madrid). Programme INTEUPA 2016-18. Coordinadores Ángeles Layuno y Julien Bastoen.

¹ <<https://www.esmadrid.com/centros-de-informacion-turistica>>.

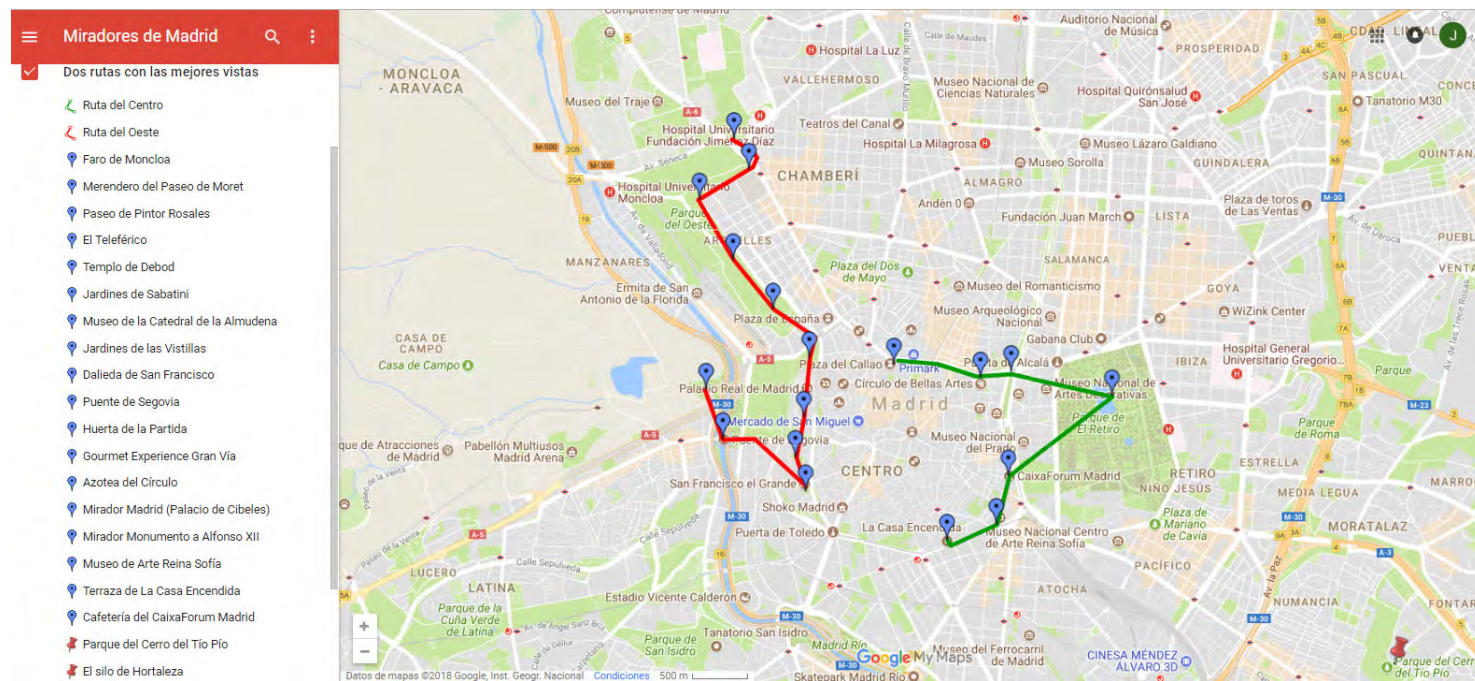


Fig. 1. Miradores de Madrid. (Fuente: Web oficial de Turismo de Madrid, 2019).

Palacio Cibeles. Desde ahí, el recorrido nos lleva al Mirador del Monumento a Alfonso XII en el Estanque del Retiro, para después, recuperar el eje Prado-Recoletos con la cafetería del Centro CaixaForum y finalmente adentrarnos en la ronda de Atocha, con la terraza cubierta y los ascensores panorámicos del Museo Reina Sofía y la terraza de la Casa Encendida. Aunque no es el objetivo de esta ponencia no podemos evitar hacer algún comentario que quizás se pueda extrapolar a la segunda ruta de la cornisa y nos ayude a establecer algunas conclusiones. La "ruta del centro" discurre por el itinerario de la ronda definida por el arco norte, este y sur, de la llamada "almendra central" coincidente en gran medida con el límite de la antigua Cerca Fiscal de Felipe IV y el actual límite de acceso de vehículos a Madrid Central, excepto por la penetración en el parque del Retiro. La parte norte de la "ruta centro" se olvida de la puerta de Alcalá, importante elemento patrimonial, con un punto de vista elevado hacia la plaza de Cibeles y entrada histórica desde el camino de Alcalá, y excluye igualmente el alto de los Jerónimos, el Museo del Prado y la atalaya del Ángel Caído en cuyas inmediaciones se situó la ermita de San Antonio de los Portugueses donde quedan actualmente los restos de

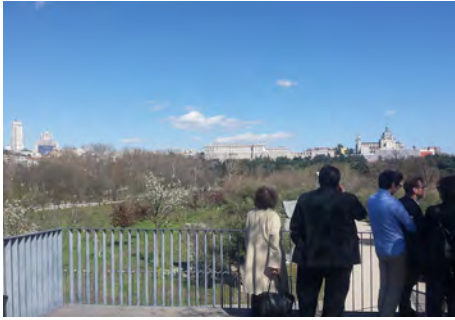


Fig. 2. Las dos cornisas desde el mirador de la Huerta de la Partida, 2018. (Fuente: Fotografía del autor realizada durante las jornadas)

una noria llamada del “Huerto del Francés” que junto a la alberca restaurada formaba parte de los restos de la famosa Fábrica de Porcelanas del Buen Retiro. Otro hito, cercano y omitido, es el Real Observatorio de Madrid obra de Juan de Villanueva, desde el que, bordeando el Jardín Botánico, llegaríamos al final de la “ruta centro” que a través de la ronda de Atocha y la puerta de Toledo debería conectar con la segunda ruta propuesta.

La segunda, o “ruta del oeste”, incorpora elementos históricos o miradores de las dos cornisas sin distinguir específicamente entre ellas. De norte a sur, se iniciaría en las inmediaciones del Museo de América con el Faro de Moncloa, obra del arquitecto Salvador Pérez Arroyo y construido en 1992 desde el que se divisa el arco este, sur y oeste y algunos hitos fundamentales de la cornisa alta como el Ministerio del Aire, el Palacio Real y San Francisco el Grande. Seguidamente al Ministerio del Aire, el merendero del paseo de Moret, el Teleférico construido en 1969 que en un recorrido de unos dos kilómetros y medio conecta el paseo de Rosales con la Casa de Campo, el Templo de Debod trasladado desde Asuán en 1972 y situado en la Montaña del Príncipe Pío ocupando el solar del antiguo Cuartel de la Montaña lugar simbólico durante la guerra civil, los jardines de Sabatini, el conocido mirador entre la Almudena y el Palacio Real, los jardines de las Vistillas, el jardín o Dalieda detrás de San Francisco el Grande, el Puente de Segovia y el mirador situado en la Huerta de la Partida, realizado dentro del proyecto del parque Madrid Río y muy cercano al lugar desde donde se debió realizar la famosa “vista de poniente”, dibujada por Anton van Wyngaerde en 1562 (Fig. 2).

Como veremos, en las líneas que siguen, la “ruta del oeste” puede considerarse una ficción patrimonial, ya que mezcla elementos de ambas cornisas (Santamarina y Moncusí, 2015: 101), obviando muchos otros, proponiendo para la visita un orden poco claro que altera la percepción y la estructura de ambas cornisas históricas: la alta asociada al borde construido definiendo el límite oeste de la ciudad histórica y la baja asociada a la margen izquierda y al paisaje del río Manzanares.

El Plan de Calidad del Paisaje Urbano

Un segundo proyecto, que muestra cierta falta de estructura y memoria colectiva en la definición del paisaje urbano de las dos cornisas del

Manzanares, lo que llevaría a plantearnos la existencia de “ficciones patrimoniales por omisión o incompletas” de aquellos elementos importantes en la caracterización del paisaje conjunto de las cornisas, o que al menos debería desarrollarse con mayor detalle en el documento “Mirar Madrid [01]” del Plan de Calidad del Paisaje Urbano². El plan, redactado en el año 2010 y coordinado desde la D.G. de Planeamiento Urbanístico del Ayuntamiento de Madrid, es un conjunto de directrices incorporables a las Ordenanzas Municipales y al PGOUM con el objetivo general de mejorar la escena urbana. En el mismo se definen a escala metropolitana los miradores y cornisas. La cornisa del Manzanares señalada con el código [02] abarca desde el Ministerio del Aire, en el borde norte del parque del Oeste hasta el mirador de las Vistillas, omite y deja sin calificar la cornisa baja estableciendo varios puntos definidos como “Edificios del Perfil Urbano”, es decir, aquellos reconocibles como elementos configuradores del mismo, en este caso el Faro de Moncloa y la Torre de Madrid y los “Hitos Edificados Reconocibles”, aquellos elementos visibles desde otras áreas del paisaje urbano que en el ámbito serían la lanzadera del parque de Atracciones y la torre del edificio de Telefónica en la Gran Vía. Se establecen con acierto los “Miradores Geográficos”: el cerro de Garabitas, el Club de Campo y Aravaca (Límite noroeste de la Casa de Campo); y como “Miradores en el límite urbano”: el Templo de Debod [07], el Lago de la Casa de Campo, las Vistillas, la cuña Verde Latina y el Cementerio de San Isidro.

El Teleférico [08] se define como infraestructura-mirador y como elemento destacado se señala el mirador de las Vistillas denominado “AURA Centro [02]” como emplazamiento clave de las Actuaciones Urbanas de Recualificación Ambiental³ (Fig. 3).

El territorio de la cornisa baja queda englobado de manera genérica en el programa ABORDARMADRID y su subprograma MADRID DVERD definido como un interfaz interconectado que pone en valor (y en ello es coherente con el Plan Madrid Río) las estructuras paisajísticas territoriales de mayor significado ambiental: El Pardo, Madrid Río y el Parque del Sureste, con el objetivo de la recreación, reinterpretación y reescritura de un anillo verde contemporáneo en el que se potencie la relación arte-naturaleza con

² Plan de Calidad del Paisaje Urbano. Documento 7 Mirar Madrid 00. Plano-esquema.

³ Localizadas en el centro histórico se incorporan las Vistillas, San Francisco, Bailen, Segovia con el objetivo de mejorar el conjunto de espacios libres y monumentos potenciando su uso introduciendo “algunas dotaciones *atractoras* públicas y privadas” entre ellas el arte público incorporando criterios de sostenibilidad y mejora del ambiente urbano adaptados a la calidad artística e histórica de la zona de intervención.

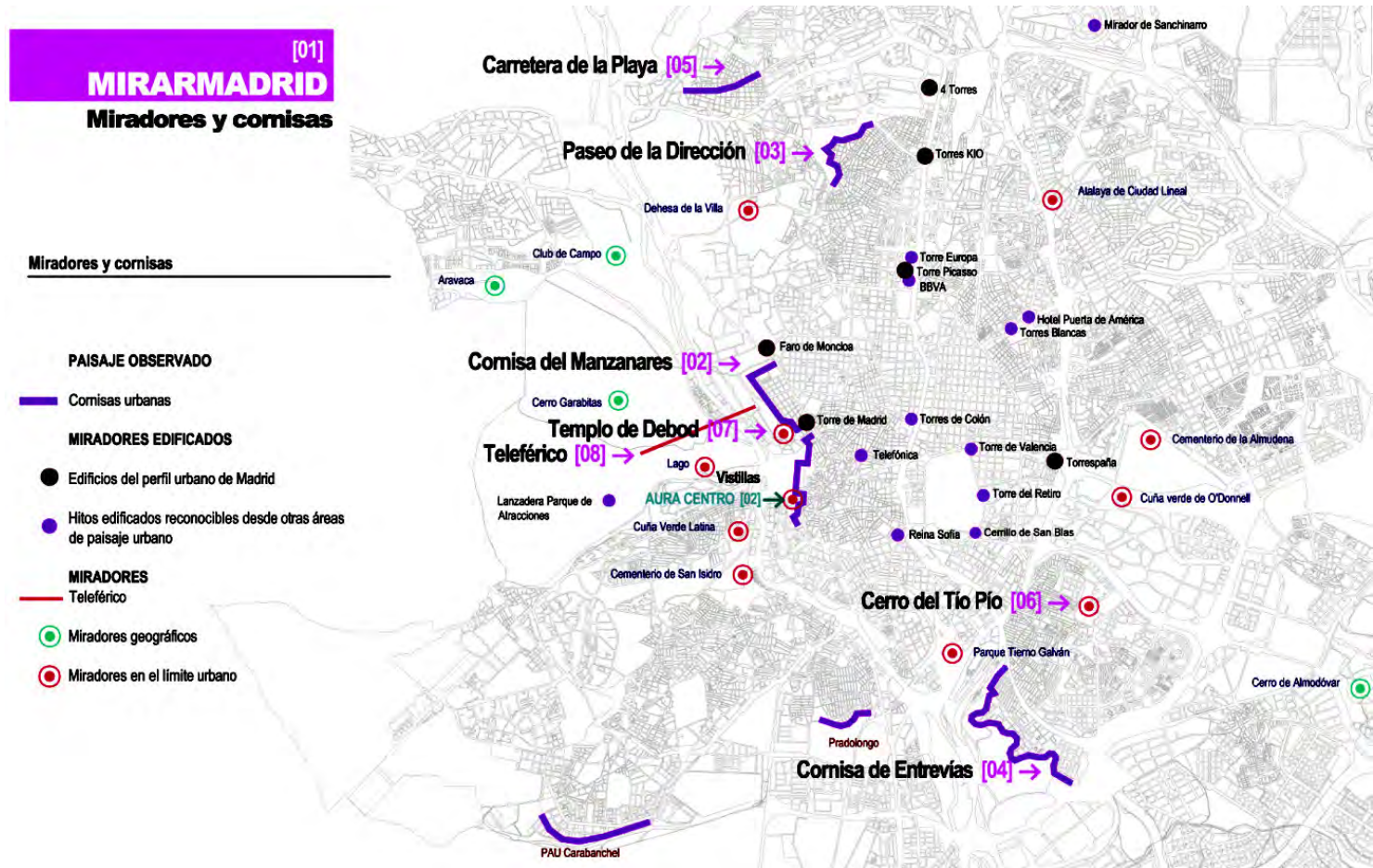


Fig. 3. Plan de Calidad del Paisaje Urbano, 2010. Documento Mirar Madrid [01]. (Fuente: Ayuntamiento de Madrid).

intervenciones permanentes “consiguiendo espacios de gran carga estética” (VV. AA., 2010: 155).

Finalmente, el proyecto relevante en la restitución de la idea de la cornisa alta es el de AURA situado en el centro histórico y denominado “Arco Cultural Sur”⁴, que consiste en completar el arco de la ronda sur, coincidente con la Cerca Fiscal y la actual ronda de Atocha, mediante el conjunto de actuaciones de identidad cultural y definición de la escena incorporando al paisaje de la cornisa los centros culturales y sociales: Puerta de Toledo, Casino de la Reina, Tabacalera y Casa Encendida con el Museo Reina Sofía y el eje Prado-Recoletos.

⁴ Plan de Calidad del Paisaje Urbano. Documento 2 Aura 01. Plano esquema.

EL PLAN ESPECIAL MADRID RÍO, UNA PRIMERA DEFINICIÓN DE LAS DOS CORNISAS

Con ocasión de la redacción del Plan Madrid Río se realizó una memoria histórica⁵ en la que se tratan por primera vez las dos cornisas conjuntamente a partir de la tesis de que históricamente hubo un desarrollo separado de los dos ámbitos, el río y el borde construido, ya que debido a la fuerte topografía existente la ciudad “creció de espaldas al río” (MRIO Arquitectos, 2008: 3). Como es lógico, el foco del estudio se centró en la cornisa baja, ámbito asociado al Manzanares y por donde, después de establecer un nuevo escenario de relación entre la ciudad y el río con la operación de soterramiento de la M-30, debía realizarse el actual parque MRío. La memoria histórica consistía en un pequeño texto descriptivo y la realización de una planimetría con un ámbito en ambas márgenes y paralelo al río de mil metros, focalizando el esfuerzo de restitución gráfica en diferentes encuadres cronológicos⁶ entre el Puente del Rey y el Puente de Toledo. Con este ámbito la cornisa alta no quedaba definida gráficamente, aunque sí algunos elementos patrimoniales en las series cartográficas y fotográficas históricas que completaban el documento. En el Plan Especial Madrid Río, una de las decisiones importantes fue la ampliación del área de actuación con propuestas en los paseos transversales que surgen de los puentes históricos con la idea de conectar ambas cornisas: en la calle Segovia, uniendo el puente renacentista con el Viaducto potenciando la unidad del paisaje urbano existente y en la calle Toledo, uniendo el puente barroco con el paseo de ronda que define la cornisa alta a través de la puerta de Toledo. La delimitación alcanzaba desde el río a los paseos del Ruperto Chapí, de Camoens y la Rosaleda en la zona del parque del Oeste, la tapia de la Estación del Norte por debajo de la Montaña de Príncipe Pío, continuando al sur de la calle Segovia por el Pasillo Verde Ferroviario por debajo de la cornisa alta que define la calle Bailén.

El plan contaba también con unos cuidados alzados⁷ que mostraban el estado pos-soterramiento y en los que por tramos se representaban ambas cornisas desde el Parque del Oeste y la colonia del Manzanares, pasando por las torres de la plaza de España, Palacio Real, Catedral de la Almudena hasta la basílica de San Francisco el Grande, obviando, sin embargo, a partir del Puente de Toledo hasta el sur, la representación de la cornisa alta. En las fachadas se hacía un diagnóstico de los elementos de “impacto positivo”, Puerta de San Vicente, Ermita de la Virgen del Puerto, Centro de Estudio Hidrográficos,

⁵ Trabajo realizado en el Departamento de Ideación Gráfica Arquitectónica de la ETSAM, dirigido por el Catedrático J. Ortega Vidal.

⁶ Correspondientes a los años 1874, 1929, 1960 y 2000.

⁷ Plano 061. Información analítica estado pos-soterramiento. Alzados sobre el río margen izquierda. E: 1/2000. Plan Especial río Manzanares, MRío Arquitectos, febrero 2008.

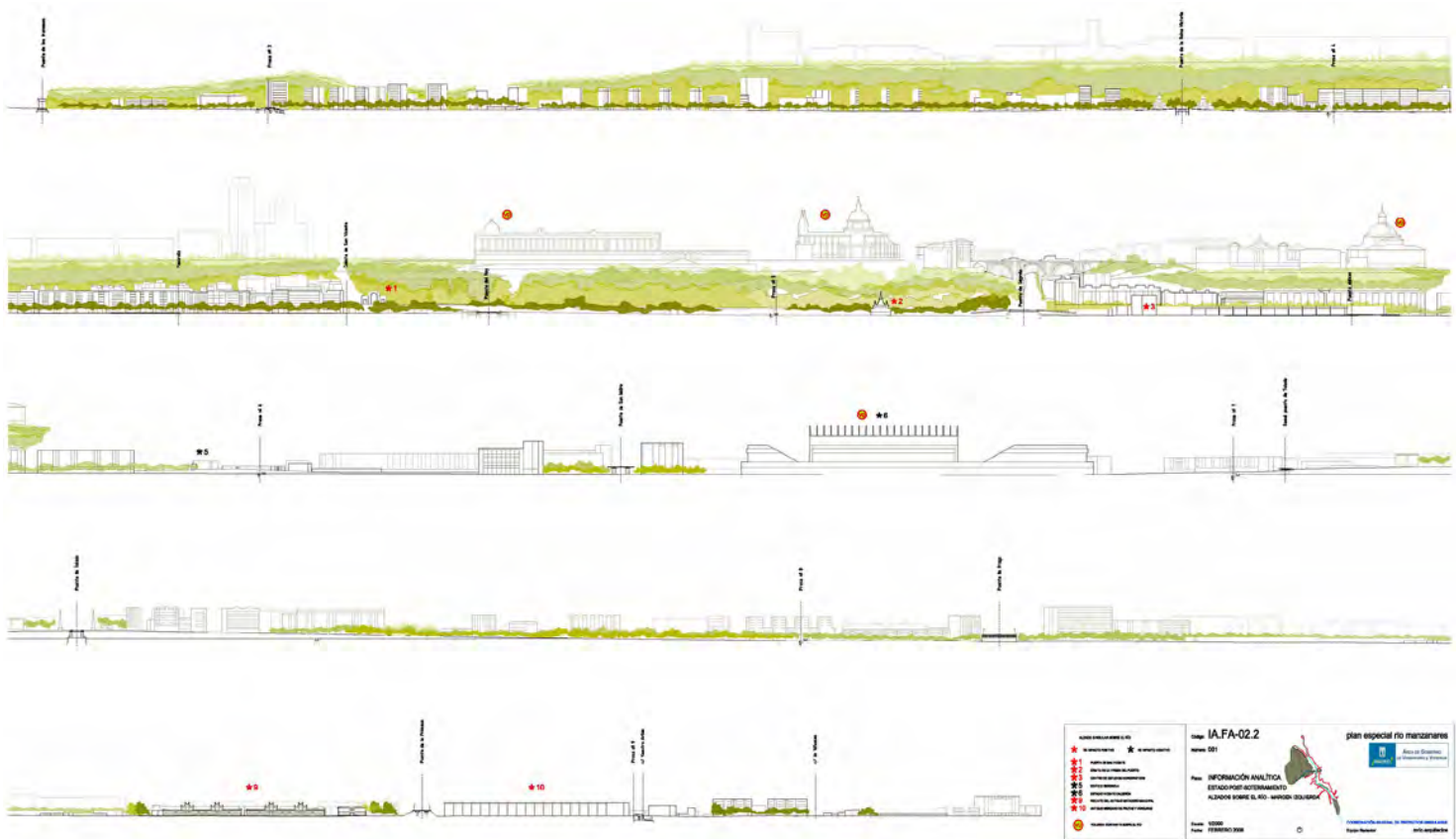


Fig. 4. Alzados sobre el margen izquierdo. E: 1/2000. Plan Especial Río Manzanares, MRío Arquitectos, febrero 2008. (Fuente: Ayuntamiento de Madrid).

Matadero y el antiguo Mercado de Frutas y Verduras, y como “impacto negativo”, el estadio Vicente Calderón, actualmente próximo a su demolición y el Edificio Iberdrola. Se enumeraban como “volúmenes dominantes sobre el río” el Palacio Real y la catedral de la Almudena, San Francisco el Grande y el estadio Vicente Calderón (Fig. 4).

El plan de renovación de la escena del Manzanares. La vivienda como parte configuradora de la escena

Como último plan en la estrategia de recuperación del ámbito del río Manzanares se realizó en 2010 el Plan de Renovación de la Escena del Río

Manzanares y la Avenida de Portugal PREM⁸. La valoración de la ciudad como espacio de referencia social y económico, junto a la dificultad de superar la banalidad de los últimos grandes crecimientos de Madrid, ha hecho que el campo de batalla político y de las ideas se sitúe de nuevo en el centro histórico, en la resolución de problemas y en la búsqueda de oportunidades. El vacío resultante del soterramiento de la M-30 es el resultado de una estrategia de gestión por fases ligadas a dos periodos electorales⁹, sin planeamiento urbanístico ni evaluación ambiental global, evitando procesos de acuerdo entre administraciones o con propietarios privados lo que en su momento motivó críticas profesionales y, durante la ejecución de los túneles, una amplia contestación ciudadana. El espacio ocupado posteriormente por el parque Madrid Río conforma una pieza urbana de importancia equivalente a otros ejes fundamentales en la articulación de la ciudad, como lo son Castellana, Prado-Recoletos o Gran Vía. El ámbito de actuación del PREM ocupa 390 ha, extendiéndose 8 km en una banda, entre 400 y 500 m, a ambos lados del río Manzanares, abarcando las manzanas completas del frente en ambas márgenes con unas 30.000 viviendas afectadas. Durante la ejecución del parque, el Ayuntamiento se plantea la necesidad de un tercer plan, ante la constatación de la inadecuación de las fachadas de las viviendas privadas existentes que forman la escena del nuevo y emblemático parque. El Plan de Renovación de la Escena es un plan director cuyas directrices generales también se recogerán en el futuro PGOUM. Se trata de un modelo de intervención realizado mediante la rehabilitación y renovación en un espacio urbano fuertemente consolidado, con una apreciable homogeneidad social cuyos matices se expresan en la fachada social y económica del ámbito, para mejorar la vertebración de las actividades urbanas entre las dos orillas y "representar" la nueva ciudad resultante de la operación. Se mejorarán las edificaciones existentes, principalmente las residenciales, para dar fachada al río, y se considera como motor fundamental un modelo de rehabilitación integral que abarca distintas fases: básica, sostenible y estética¹⁰. A partir de las bases de datos municipales con los parámetros que caracterizan la edificación, antigüedad, ascensor, ITE, sistema constructivo y valoración de la eficiencia energética, junto al perfil social y las actividades económicas se generan distintos planos de diagnóstico. La evaluación final de la calidad arquitectónica y potencialidades de renovación de los conjuntos residenciales

⁸ Con la victoria de Alberto Ruiz Gallardón en 2003 arrancó el macroproyecto de recuperación del Manzanares basado en el proyecto de soterramiento del arco Oeste de la M-30 en el plazo de 4 años. El segundo proyecto fue la realización del parque MRío y el tercero, el Plan de Renovación de la Escena del río Manzanares.

⁹ Desde septiembre de 2004 a abril de 2007, ver: <<https://www.mc30.es/index.php/calle-30/historia>>.

¹⁰ Rehabilitación básica afecta a la accesibilidad, la sostenible a la eficiencia energética y la estética a la rehabilitación de las fachadas, eliminando elementos añadidos, cumpliendo el código técnico, las ordenanzas y normativas de aplicación.

se resume en un plano de interpretación de la escena y los esquemas de áreas de influencia, ejes y relaciones entre orillas. Las zonas de características homogéneas se concretan en nueve conjuntos de renovación urbana (CRU)¹¹ de pequeña y mediana escala que afectan a 74 ha del ámbito. Son zonas en las que se amplían las actuaciones del Plan Especial Río Manzanares sobre dotaciones públicas (Matadero y Mercado de Frutas), nuevas infraestructuras (pasarelas de la Arganzuela y Puente de Toledo), o las operaciones privadas (Mahou-Calderón). Se potencian los equipamientos privados y públicos con influencia en el resto de la ciudad (espacios de creación, innovación y encuentro) en los que el frente fluvial se redefinirá incorporando ámbitos y puntos de vista de la escena histórica creando nuevos lugares de referencia e identidad para los ciudadanos y visitantes. La renovación y revitalización se concretará en nuevas piezas con uso mixto, terciario y comercial compatible con el uso residencial que impulsen transformaciones sociales y económicas con nuevos proyectos y reconversión de edificios y usos a través de modificaciones puntuales del marco urbanístico actual (Fig. 5).

Los edificios propuestos crearán nuevas relaciones urbanas que clarifiquen y recuperen la impronta de los trazados históricos, señalando puentes y plazas en los grandes ejes de conexión, redibujando los límites del cauce del Manzanares (coincidente en la margen izquierda con la cornisa baja) incorporando las edificaciones rehabilitadas a las actuaciones en ambos márgenes. Se muestran varios ejemplos piloto en los nudos de los puentes históricos o los conjuntos homogéneos, como las fachadas frente al estadio Calderón. El plan propone ideas de actuación no vinculantes, mediante un modelo de regeneración urbana que regulará la participación privada mediante la creación de un organismo específico para dirigir el plan que asuma y centralice competencias municipales de planeamiento, gestión, edificación, vivienda y urbanización con la misión de transmitir a los propietarios y residentes, mediante un sistema de ayudas concertadas, las ventajas que aporta a la rehabilitación como una parte fundamental de la revitalización del ámbito. El resultado debería conducir a la definición de una nueva iconografía urbana de la ciudad y el río apoyada en la transformación del reciclaje del eje residencial, de actividad económica, cultura y ocio que es la fachada visible de los distritos del Manzanares.

¹¹ Conjuntos de renovación: 1. Legazpi-Glorieta de Cádiz, 2. Puente de la Princesa, 3. Antonio López-Usera, 4. Puente de Praga-CEDEX, 5. Puentes de Toledo y Arganzuela, 6. Calderón-Mahou-San Illán, 7. Ermita del Santo, 8. Iberdrola, 9. Entorno Puente de Segovia.

INTERPRETACIÓN DE LA ESTRUCTURA URBANA. LAS DOS CORNISAS Y SU EVOLUCIÓN

La estructura y la evolución de la escena urbana. Metodología del estudio

En paralelo a la redacción del Plan de Renovación de la Escena se realizó un trabajo de investigación denominado *Evolución de la forma urbana en los márgenes construidos del Manzanares. La relación de la ciudad y la escena (1563-2009)*¹², cuyo objetivo era servir de base documental y teórica al Plan de Renovación de la Escena restituyendo los elementos, proyectos y estructuras que a lo largo de la historia habían configurado el ámbito del río Manzanares a su paso por la ciudad desde el punto de vista de su evolución morfológica y perceptiva. Al inicio del trabajo, intentando encontrar un orden entre la estructura urbana, la escena y su evolución, surgió un dibujo sintético que sirvió de guion durante el desarrollo del trabajo y del PREM (Fig. 6).

En el croquis se relacionaban los elementos que se consideraban fundamentales en la configuración de la escena en base a su relación concéntrica y radial, con lo que se ampliaba el área estudiada a la cornisa alta. Se diferenciaban doce recorridos o “escenas”, estableciendo los elementos configuradores del ámbito a lo largo de la historia, relacionándolos desde una visión diacrónica con las estructuras contiguas y el río.

La primera escena (E1), en la parte más antigua, coincide con la iconografía clásica o “Cornisa de Madrid” que sigue el contorno de la Cerca Fiscal erigida como vimos durante el reinado de Felipe IV en 1625 en la que se suceden distintos hitos como son las diferentes “atalayas o vistas” y las “puertas” de entrada a la ciudad. La cornisa original, constituida por el conjunto del Palacio Real, San Francisco el Grande y la puerta de Toledo, se prolonga en la llamada “Cornisa Imperial” ampliada como símbolo de las aspiraciones franquistas con la Montaña del Príncipe Pío, sustituyendo el Cuartel de la Montaña por el templo egipcio de Debod, continuando por el frente del paseo del Pintor Rosales hasta el Ministerio del Aire y el Arco del Triunfo.

La segunda escena (E2) nos sitúa en la margen izquierda a la cota del río y une diferentes elementos que expresan la utilización histórica del Manzanares asociada a las tradiciones y al ocio, representada por los puentes del Rey,

¹² Promovido por la DG de Planeamiento Urbanístico del Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda del Ayuntamiento de Madrid. Investigación y redacción: José de Coca, arquitecto. Coordinación con Fernando Fernández, director del PREM en AUJA SLP. Colaborador: Pablo Martín, entonces estudiante de Arquitectura en la UAH.

Segovia y Toledo con sus rampas y plazas de acceso, las antiguas dehesas del Corregidor y la Arganzuela, y en el tramo sur, los puentes modernos de Praga y Andalucía, sus plazas asociadas el recinto de Matadero Madrid y el Mercado de Frutas y Verduras.

Estas dos escenas se corresponden con las “cornisas alta y baja del Manzanares”. Tradicionalmente en la iconografía, la “cornisa alta” ha sido expresión de la monumentalidad asociada al poder, y la “cornisa baja”, de lo cotidiano y social asociado a la naturaleza y al paisaje funcionando como un zócalo verde del conjunto, reforzado con el actual parque Madrid Río.

En el croquis, los anillos y escenas se superponen, complejizando y enriqueciendo las relaciones de “cosido” entre los diferentes elementos urbanos. Se proponen más escenas creando vínculos entre las dos riberas; en la margen derecha con el paseo de la Ermita del Santo, los paseos alto y bajo de San Isidro asociados a la famosa pradera y los cementerios; en la margen izquierda, los trazados sobre los caminos históricos conectados en diagonal por el antiguo paseo de los Melancólicos o los tridentes barrocos, apenas legibles tras la masa edificatoria. Las relaciones transversales y de penetración en el casco histórico, salvando el fuerte desnivel, se inician en los puentes de Segovia y Toledo, auténticas joyas patrimoniales, repitiéndose en otros puentes: el de los Franceses, expresión de la época de modernización ferroviaria, el del Rey, eje histórico de relación entre el Palacio Real y la Casa de Campo, hasta los puentes de Praga y Andalucía que señalan la prolongación del eje Prado-Recoletos y el cierre inacabado de la Ronda del Ensanche del Plan Castro.

Otros elementos que estructuran la escena en ámbitos cercanos y asociados a los accesos a la ciudad son también las vaguadas, arroyos y cuñas verdes que enlazan piezas de gran interés como el recinto de la antigua Feria del Campo en la avenida de Portugal, o la antigua Quinta Real de Vista Alegre en el camino de Carabanchel. Los conjuntos residenciales de arquitectura moderna (López de Lucio *et al.*, 2004) realizados durante la República y en la posguerra por Regiones Devastadas, la Obra Sindical, el Hogar del Empleado o las viviendas experimentales de Puerta Bonita expresan mediante la arquitectura residencial el éxodo masivo a la ciudad en los años cincuenta y sesenta como otra realidad que ha conformado la escena urbana actual.

La integración de estos elementos prevista en el Plan Director de la Escena potenciará nuevas actividades y la regeneración del borde del Manzanares (Fernández y Villanueva, 2011).

El estudio de evolución de la forma urbana se desarrolló a partir de una metodología basada en investigaciones y trabajos anteriores, algunos ya mencionados en estas líneas¹³. Es un "atlas" con textos, dibujos y documentación organizado temática y cronológicamente con un encuadre estricto correspondiente al cauce del río y otro ampliado según los ejes transversales y recorridos del croquis de la escena.

Los planos se elaboran siguiendo un método de superposición (Coca, 2010: 57-61) de los diferentes "estratos históricos" sobre la base del parcelario digital del ámbito. Los elementos obtenidos de fuentes cartográficas, parcelarios, fotografía aérea e información de los grandes proyectos realizados a lo largo de la historia son calcados digitalmente en un entorno CAD, ordenándolos en capas superpuestas formando un gran base gráfica. Esta se organiza en diferentes periodos temporales coincidentes con el inicio o finalización de procesos urbanos que son verdaderos hitos en la representación cartográfica e iconográfica de Madrid (Fig. 7).

El plano de Texeira (1660) muestra el estado previo antes de las grandes transformaciones barrocas, el de Ibáñez Ibero (1875), la entrada del ferrocarril con el derribo de la Cerca Fiscal y el proyecto del Ensanche de Castro. El fotoplano y el parcelario (1929) muestran la ciudad antes de los planes de Extensión y Reforma Interior y la guerra civil con el poco conocido fotoplano (1969) donde se muestra la ciudad desestructurada, fruto de la política de vivienda previa a la realización de la M-30.

A partir de documentación adicional se añaden nuevas series de planos que muestran el proyecto de la segunda canalización (1950), el pasillo Verde Ferroviario (1996), la M-30 antes del soterramiento (2004) y el proyecto del parque Madrid Río (2008), previo al Plan de Renovación de la Escena.

La uniformidad de criterios gráficos facilita la lectura evolutiva, también los encuadres unificados, a escala 1/20000-15000, que muestran la relación del río con la estructura general de la ciudad. Los encuadres a escala 1/8000,

¹³ Destacan la *Memoria Histórica del Plan Especial Río Manzanares* y *La Forma de la Villa de Madrid*. Investigaciones desarrolladas en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid bajo la dirección del catedrático de Ideación Gráfica Arquitectónica, Javier Ortega. El estudio de evolución recoge y amplía su contenido gráfico y documental.

definidos entre los puentes, describen la evolución del borde urbano: 1. Puente de los Franceses-Puente de Segovia, 2. Puente de Segovia-Puente de Toledo, y 3. Puente de Toledo-Puente de Andalucía. Esta división coincide también con los tramos alto, medio y bajo del río al paso por Madrid en los que las preexistencias (dehesas, cornisa y vega) expresan también la evolución de la escena. Mediante los dibujos y los textos se sitúan los elementos singulares y los contornos construidos y vegetales en cada periodo. Las leyendas temáticas relacionan el texto con los dibujos ordenándose en seis grupos de elementos o estratos¹⁴. La estructura común facilita la lectura evolutiva de un elemento, por ejemplo, las "atalayas o vistas" del Manzanares, aquellos puntos clave para entender la estructura y la escena; los planos muestran la evolución de las más importantes, evidenciando su pervivencia e influencia en la ciudad actual. El trabajo se ilustra con las pinturas y fotografías históricas que se localizan con la posición del punto de vista en los planos de cada periodo, además de la cartografía, los vuelos y el texto descriptivo, adquiriendo el formato de un gran atlas de la evolución de la forma urbana en el ámbito del río Manzanares.

DESAPARICIONES Y PERMANENCIAS: LA IMAGEN Y EL PROYECTO DE LA CORNISA DEL MANZANARES

Madrid creció de espaldas al río hasta los grandes proyectos urbanos del Barroco. El fuerte desnivel entre el casco y el río dibujó "la cornisa del Manzanares" como imagen representativa y divisoria del oeste de la ciudad con el Alcázar, el parque Real y la Casa de Campo, y hacia el este hasta la Posesión Real del Retiro, desarrollándose la ciudad al norte y al sur entre estos dos límites fijos, lo que imprime a la trama urbana una fuerte condición bipolar tan característica de la forma de Madrid.

En 1734, con el incendio del Alcázar se inicia una inmensa redefinición de la cornisa con los proyectos de Filippo Juvara y Juan Bautista Sachetti para el Palacio Real, continuados por Francisco de Sabatini. Posteriormente, Juan de Villanueva, Silvestre Pérez, Isidro G. Velázquez y Narciso Pascual de Colomer completan la definición del entorno del río, el gran muro de palacio, los derribos y los proyectos de la plaza de Oriente y su conexión con la basílica

¹⁴ Río Manzanares, canalizaciones, arroyos, fuentes, estanques, lavaderos; 2. huertas, cultivos y sembrados, parques, ermitas, cementerios y quintas; 3. caminos, carreteras, puentes, ferrocarril, M-30 y M-30 soterrada; 4. límites, murallas, cercas, puertas, recintos; 5. calles, paseos, plazas, glorietas, vistas; 6. manzanas, edificios singulares, hospitales, paradores, industrias varias.

de San Francisco (Martínez, 2008). El proyecto desarrollado durante siglos concluirá con la construcción del viaducto de la calle Segovia, con un primer puente metálico a finales del XIX sustituido en los años cuarenta por el actual de hormigón, y el trazado de la Gran Vía de San Francisco en los años sesenta.

El crecimiento de la ciudad respecto del Manzanares fue anular y descentrado, por colmatación de los sucesivos recintos amurallados hasta que a mediados del siglo XIX se derriba la Cerca Fiscal (Ortega y Marín, 2004). El proyecto del nuevo Ensanche trazado por Carlos M.^a de Castro en 1859, con su característica cuadrícula orientada de norte a sur, se limitó igualmente con una "ronda" o foso exterior de trazado poligonal, que tropezaba con el río y que no fue capaz de englobar, rompiendo al oeste la figura perfecta e idealizada que imaginó en un proyecto anterior de José de Herosilla.

Hasta principios del siglo XX, el Manzanares mantiene su carácter de vega de huertas y cultivos. El Real Canal del Manzanares (Ortega y Marín, 2009) fue un antiguo proyecto de hacer navegable el Manzanares hasta el río Tajo en Aranjuez. El tramo construido arrancaba en la glorieta de Pirámides bordeando la Dehesa de la Arganzuela, hasta Rivas Vaciamadrid. Entre 1818 y 1824, Isidro G. Velázquez lo amplía con un embarcadero, almacenes, la capilla, la Quinta Real y el molino situado en el vado de Santa Catalina. Utilizado como transporte de mercancías, en 1859 con la llegada del ferrocarril cae en desuso, conservándose como vestigios solo el monumento y el parque de la Arganzuela. El río era lugar de ocio y devoción, con praderas, dehesas y ermitas que junto a los lavaderos, tendedores, pozos, molinos y tejares caracterizaban el arrabal alejado de la ciudad recorrido por los paseos barrocos paralelos al cauce (Ortega, Martínez y Marín, 2008). Como el de la Virgen del Puerto que resolvía la conexión entre la puerta de San Vicente y el Puente de Segovia o el de los Ocho Hilos, entre la puerta y el Puente de Toledo fotografiado hacia 1856 por Jean Laurent. Los puentes de Segovia y Toledo concentraban las entradas de los caminos procedentes del norte, Extremadura y Andalucía, siendo importantes núcleos en los que situaron paradores y otros edificios (Fig. 8).

A principios del siglo XIX la conexión a través del río se hacía por vados como los de Santa Isabel o Santa Catalina, o pontones como el de San Isidro. A mediados del XIX, el Puente del Rey posibilitará la conexión entre el Palacio Real y la Casa de Campo, idea planeada ya desde el reinado de Felipe II; el de los Franceses surgirá con el ferrocarril y los de Praga y Andalucía, con el desarrollo urbano del siglo XX.

Antes de la guerra civil, los proyectos fueron las reformas interiores de la Gran Vía de San Francisco, la apertura de la calle Bailén, la urbanización del extrarradio y los planes de extensión incorporando el río y los pueblos de la corona metropolitana en el proyecto "El Gran Madrid". Sin embargo, la realidad quedó condicionada por el crecimiento espontáneo alrededor de las vías radiales y la degradación del Manzanares usado como gran colector urbano, convirtiéndose en un lugar insalubre, mezclado de huertas, industrias, el ferrocarril de Cintura y núcleos aislados de vivienda en parcelas con jardín o en corrala como solución barata a la especulación del ensanche. Al sur se realizan dos importantes conjuntos, el Matadero proyectado por Luis Bellido en 1908 y el Mercado Central de Frutas finalizado en 1935 por Javier Ferrero.

Los dos proyectos de canalización, especialmente el primero, en los años veinte fueron grandes infraestructuras que regulaban el caudal del río y resolvían el problema sanitario con una red de colectores enterrados en ambas márgenes.

A partir del Proyecto de Urbanización de los Márgenes de Gustavo Fernández Balbuena (Lorite, 1932), realizado con motivo de la primera canalización y aprovechando las dehesas del Corregidor, de la Arganzuela y la apertura al público de la Casa de Campo, los proyectos urbanos de los años treinta plantean por primera vez el Manzanares como un gran eje verde y dotacional de escala metropolitana relacionado con otros grandes ejes norte-sur estructuradores de Madrid: los paseos de la Castellana, Prado, Recoletos y el arroyo del Abroñigal que, con la Ciudad Lineal de Arturo Soria y la futura M-30, constituyen el borde oeste de un ambicioso proyecto de anillo verde metropolitano.

La primera canalización consistía en la formalización de un cauce de unos 100 m de anchura mediante taludes y bandas de hormigón, con muretes de contención de aguas y paseos arbolados de ribera. Supuso la pérdida del carácter de la ribera del Manzanares tal y como lo habían pintado Francisco de Goya, Ferdinand Hodler, Aureliano Beruete y otros artistas de los siglos XVIII y el XIX. La piscina "la Isla", construida en 1931 por Luis Gutiérrez Soto en el centro del río frente a la Casa de Campo, culminaba las aspiraciones del bienestar ciudadano del periodo republicano.

El entorno del Manzanares, muy afectado durante la guerra civil, es objeto de la imagen de reconstrucción con el Plan Bidagor en 1946, continuador del modelo radio-concéntrico anterior. El crecimiento del suburbio en la margen derecha a lo largo de la calle Antonio López y los paseos de la ermita del Santo lleva a plantear una "fachada representativa" acorde a la tradición escenográfica madrileña. La segunda canalización, de 4 m de profundidad y 40 m de anchura, con muros de hormigón chapados en piedra, regula el cauce con cinco presas. Es definida mediante un proyecto integral entre los puentes de Segovia y Praga, con unas cuidadas acuarelas que muestran una ciudad con manzanas de poca altura formando un frente continuo, disponiendo zonas verdes alrededor de los puentes históricos y en el paseo de la Virgen del Puerto, conservando la dehesa de la Arganzuela. Los paseos de ribera se estrechan, desdoblándose la avenida del Manzanares en una vía de circulación rodada que resuelve la comunicación perimetral y radial con el casco.

La segunda canalización se financia con la edificación residencial de los márgenes (AA. VV, 1951). La imagen de ciudad idealizada fracasa debido a la sustitución de la tipología de manzana por la de bloque-manzana, formando un frente paralelo que dificulta la comunicación funcional y visual con el suburbio trasero, pero sobre todo por la densidad del "desarrollismo" y el crecimiento espontáneo en "mancha de aceite", que convierten la zona oeste en un conjunto de núcleos residenciales incomunicados, sin dotaciones ni infraestructuras, por lo que fracasa el modelo de ciudad y la relación con los pueblos de la corona metropolitana o alfoz. Por otra parte, el río es objeto de propuestas modernas de gran escala (AA. VV., 1956), como la unidad de habitación de Francisco Javier



Fig. 9. El río Manzanares hoy: entre el puente de los Franceses y el de Andalucía. Axonometría de la forma urbana. (Fuente: PREM: J. de Coca, F. Fernández y P. Martín).

Sáenz de Oiza, la ordenación para el concurso de urbanización de Antonio Perpiñá o la catedral de Madrid de Francisco de Asís Cabrero y Rafael Aburto.

La M-30 se trazará a partir de los años setenta sobre la avenida del Manzanares y las zonas verdes del segundo proyecto de canalización, provocando el aislamiento definitivo del río. La influencia negativa de la M-30 ha repercutido de distinta forma, según la ribera y el ámbito norte o sur de la ciudad. Así, al norte, el alejamiento de la M-30 del cauce del río ha preservado entre el Puente de los Franceses y el Puente del Rey un

ámbito de gran calidad ambiental constituido por los restos de los taludes y paseos de ribera de la primera canalización, la colonia del Manzanares de los años treinta y la del Cuartel de la Montaña, referencia de arquitectura moderna de los años cincuenta, el frente urbano del paseo de la Florida, el Puente de la Reina Victoria y las dos ermitas de San Antonio de la Florida (Fig. 9).

En general, la margen derecha residencial, construida entre los años cincuenta y setenta, preserva mayor continuidad como frente urbano que la izquierda correspondiente al casco histórico, con tramos muy diferentes y discontinuos a medida que nos acercamos al barrio de la Arganzuela donde solo el Matadero y el Mercado de Frutas contribuyen a la construcción del borde.

En los proyectos presentados al concurso del Parque Lineal del Manzanares hay una interesante aunque utópica interpretación de la evolución y lectura de la imagen histórica de la ciudad y el río (AA. VV., 2006: 99-108). Los arquitectos con una visión libre de los condicionantes específicos madrileños plantean una interesante recuperación de la vega del Manzanares, una forma-parque que “inunda” el borde “poroso” de la ciudad (Kazujo Sejima y Ryue Nishizawa). Sobre un nuevo lecho de actividad y ocio se disponían distintas piezas emblemáticas que creaban relaciones con otras estructuras urbanas, buscando la continuidad con elementos alejados (Jaques Herzog y Pierre De Meurón), como el eje de museos del paseo del Prado, el frente urbano del paseo de Rosales con sus torres o el conjunto del Palacio Real.

LA CONSTRUCCIÓN DE LA IMAGEN, LAS FICCIONES PATRIMONIALES Y EL TURISMO

En las líneas precedentes hemos visto que los procesos de formación urbana, de manera más intencionada en unas épocas que otras, estudiados a partir de las fuentes iconográficas, representaban los ideales de la autoridad establecida; la monarquía, la república, el franquismo o la democracia han ido construyendo la imagen de las dos cornisas. La cornisa alta es el símbolo del

poder y la tradición, pero también de la capitalidad y la ciudadanía. La cornisa baja representa el ocio, la cultura, y la continuidad del paisaje del río como recuerdo de su pasado productivo, incorporando la idea de modernidad y desarrollo con las operaciones de vivienda de los distintos periodos y el gran parque urbano de conexión del cinturón verde con el que se recupera un paisaje natural perdido.

La ciudad es un organismo vivo que exige resolver demandas sociales y funcionales sobre la base de los modelos de ciudad existentes en cada periodo, como lo fue la red arterial de los años setenta, los anillos de circulación y el proyecto de la M-30 que trataban de incorporar la modernidad y desarrollo de las ciudades americanas y europeas mediante dudosos objetivos de movilidad establecidos durante el desarrollismo. La evolución de los estándares y el modelo de ciudad a principios del siglo XXI muestran la M-30 como una barrera al desarrollo y la conectividad del espacio público, depreciando el ámbito e impidiendo el desarrollo de la actividad económica. La solución del soterramiento, como es sabido, fue ampliamente criticada en los ámbitos profesionales y progresistas, entre otros aspectos por la pérdida del patrimonio material e inmaterial que suponía horadar con los túneles el lecho del río Manzanares. Es otra vez un proyecto que pretende mostrar desde la política una idea de modernidad, mediante la capacidad de resolver un gran desafío infraestructural con el poder de la técnica, simplificando la gestión y reduciendo los actores intervinientes para cumplir los objetivos del gobierno municipal.

Una vez terminada la infraestructura, se vuelve a construir la ficción del Manzanares mediante el proyecto Madrid Río cuyo lema, basado en la continuidad del paisaje regional, restituye en parte la idea del paisaje cultural del río a su paso por la ciudad pero condicionado en el diseño por la necesaria funcionalidad del parque urbano.

Desde los diferentes planes estudiados, nacidos de los distintos objetivos, se ha tratado de autenticar diversos elementos patrimoniales con el fin de construir un argumento de proyecto, extendiendo el ámbito de la cornisa alta e incorporando el de la baja, a pesar de importantes omisiones en el caso



Fig. 10. Elementos de la escena procedentes de distintos periodos históricos: Puente de Toledo, Cementerio de San Isidro, segunda canalización, manzanas de San Illán, estadio Vicente Calderón, puente curvo M-30. Estado después del soterramiento, 2008. (Fuente: J. de Coca).

del Plan de Calidad del Paisaje Urbano, o suplantaciones y alteraciones de elementos o interpretaciones no del todo correctas en el caso del parque Madrid Río, condicionadas por las ideas del proyecto general. Un ejemplo podría ser el trazado y el diseño del mirador en la Huerta de la Partida, precisamente para recuperar la ficción del punto de vista de la vista de Madrid de Anton van Wyngaerde.

El Plan de Rehabilitación de la Escena, como un plan en el que los propietarios de las viviendas y del suelo han de contribuir a la mejora de la calidad del ámbito del Manzanares atendiendo a aspectos estructurales, de sostenibilidad y de estética, incorpora aspectos sociales, medioambientales y de actividad económica, intentando recuperar los trazados y elementos históricos que permitan justificar distintas soluciones, articulando un discurso de continuidad en las márgenes mediante los frentes de vivienda y conjuntos susceptibles de homogenización.

El estudio de Evolución de la Forma Construida, complementario al Plan de la Escena ha tratado de recoger de manera pormenorizada a lo largo de los periodos históricos estudiados (entre el establecimiento de la capitalidad por Felipe II hasta el año 2000, previo a la operación de soterramiento de la M-30) los distintos elementos que configuran la escena material e inmaterial. En mi opinión, evidentemente condicionada como redactor, es un primer paso en el camino de tratar de establecer una visión lo más objetiva posible del valor de los diferentes elementos que configuran la escena del Manzanares, vinculando las cornisas alta y baja, ya que se consideran unidas por relaciones históricas, visuales y de conexión transversal. Del Estudio de Evolución podemos concluir que aparecen multitud de elementos materiales susceptibles de ser "patrimonizados", que correrían el peligro de ser convertidos en marcas del *marketing* patrimonial. El debate estaría probablemente en la construcción de un discurso de la escena de las dos cornisas que incorporase sin "omisiones" aquellos elementos de la "ciudad efectiva", como, por ejemplo, el puente oblicuo de la M-30 o los frentes de vivienda de los años sesenta, resultados de la especulación ligada al segundo proyecto de canalización, como parte de la historia de la ciudad que ha llegado a nosotros. Por otro lado, quizás, a pesar de la inevitable turistificación del ámbito, con elementos que ya son objetivos a diario del turismo masivo y que pueden considerarse ficciones por ser marcas patrimoniales o *brands* (Santamarina y Moncusí, 2015: 98) como el Templo de Debod, el palacio o los diferentes miradores o atalayas, la convivencia con piezas de escala ciudad como el parque Madrid Río, o la Casa de Campo pueden actuar de amortiguamiento diversificando y diluyendo en la ciudad real la presión turística, desencadenando otros modos alternativos y deseables al turismo de masas, en el nuevo escenario de oportunidad que se abre en el ámbito de las dos cornisas del Manzanares (Fig. 10).

BIBLIOGRAFÍA

- AA. VV. (1951), *Canalización del Manzanares: memoria*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Obras Hidráulicas.
- AA. VV. (1956), "Concurso de utilización residencial en la zona del río Manzanares, en Madrid". *Revista Nacional de Arquitectura* 171, Marzo 1956. Madrid: COAM.

- AA. VV. (2001). "Madrid en sus Planos 1622-2001". XIX Congreso Internacional de Historia de la Cartografía. 1-6 Julio 2001. Madrid: Ayuntamiento de Madrid.
- AA. VV. (2006), "Concurso Internacional de Ideas Parque Lineal del Manzanares", *Arquitectura COAM*, n.º 343, 1T. Madrid: COAM.
- AA. VV (2010), Plan de calidad del Paisaje Urbano. Memoria. Madrid: Dirección General de Planeamiento Urbanístico. Ayuntamiento de Madrid.
- BERLINCHES, Amparo (dir.) (2007), *Arquitectura de Madrid*. Madrid: Fundación COAM.
- BUERO, Carlos (1992), *Atlas de la ciudad de Madrid*. Madrid: Ideographis.
- COCA, José de (2010), "El método de superposición estratigráfica. Experiencias en la investigación, docencia y aplicaciones en el proyecto de arquitectura", en Ángela G. CODOÑER (coord.), *Dibujo y proyecto de arquitectura. Actas del XIII Congreso Internacional de Expresión Gráfica Arquitectónica*. Valencia: UPV. Vol. 2., pp. 57-61.
- COCA, José de y FERNÁNDEZ, Fernando (2011), "La renovación del Manzanares: Transformaciones y reciclajes urbanos", *Proyecto, Progreso, Arquitectura*, pp. 89-105.
- FERNÁNDEZ, Fernando y VILLANUEVA, Alfredo (2013), "Plan de Renovación Urbana del entorno del río Manzanares en Madrid", *Urban-e*. Disponible en: <<http://urban-e.aq.upm.es/miscelanea/view/plan-de-renovaci-n-urbana-del-entorno-del-r-o-manzanares-en-madrid>> (Fecha de Consulta: 25 de mayo de 2019).
- LOPEZ DE LUCIO, Ramón *et al.* (2004), *Guía del urbanismo Madrid*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid.
- LORITE, José de (1932), *Informe sobre el Plan General de Extensión de 1931*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid (Memoria de G. F. Balbuena).
- MARTINEZ, Ángel (2008), *Espacio, tiempo y proyecto: El entorno urbano del Palacio Real de Madrid entre 1735 y 1885*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid, Área de las Artes.
- MRÍO Arquitectos, (2008), *Plan Especial río Manzanares. Memoria Informativa*. Tomo I. Madrid: Ayuntamiento de Madrid. Disponible en: <<https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMedios/noticias/2008/01Enero/23Miercoles/NotasPrensa/AlcaldePlanR%C3%ADo/ficheros/DOSSIER%20madrid%20Rio.pdf>> (Fecha de consulta: 25 de mayo de 2019).
- ORTEGA, Javier; MARTÍNEZ, Ángel y MARÍN, Francisco José (2008), *Entre los puentes del Rey y de Segovia: secuencias gráficas del río Manzanares desde el siglo XVI al XX*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid.

- ORTEGA, Javier y MARÍN, Francisco José (2009), *El Canal Real de Manzanares*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid, Área de las Artes.
- ORTEGA, Javier y MARÍN, Francisco José (2004), *La Forma de la Villa de Madrid: soporte gráfico para la información histórica de la ciudad: Atlas: 1625-1750-1875*. Madrid: Dirección General de Patrimonio Histórico, Comunidad de Madrid.
- PORTELA, Francisco José (Com.) (1992), *Las propuestas para un Madrid soñado: de Texeira a Castro*. Madrid: Consorcio para la Organización de Madrid Capital Europea de la Cultura. Catálogo de la exposición.
- SANTAMARINA, Beatriz y MONCUSÍ, Albert (2015), "El mercado de la autenticidad. Las nuevas ficciones patrimoniales". *Revista de Occidente*, n.º 410-411, pp. 93-112.

PARIS: LE QUARTIER DES HALLES À L'ÈRE DU TOURISME INTERNATIONAL*

Jean-François **Cabestan**
Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

INTRODUCTION

Retardé puis finalement opéré en 1969, le transfert des Halles centrales de Paris à Rungis¹ et les tribulations d' un site qui a longtemps cherché sa voie peuvent offrir des pistes de réflexion pour l' expertise du devenir des métropoles marquées par les flux touristiques. L' appréciation des tribulations de ce morceau de ville – on pense aux bouleversements successifs causés par la construction, puis par la destruction des célèbres halles de Baltard – invite à une réflexion d'ordre historique. Retranscrire à destination d' un lectorat non parisien, peu au fait de la logique d' une série de faits longue et mouvementée, et tenter d' expliciter les arrière-plans, les enjeux politiques, théoriques et idéologiques qui l' ont conditionnée nécessite de procéder avec méthode. Pour la cohérence de cette mise en perspective de la transformation urbaine essentielle que représente le quartier des Halles à Paris, il est apparu nécessaire d' inscrire celle-ci dans une temporalité beaucoup plus longue que celle qu' on considère généralement, du fait du cloisonnement et des périodisations couramment entretenus dans le monde de la recherche architecturale et urbaine. Il convenait de remonter aux premières velléités de ce qu' on a autrefois qualifié d' "embellissements", c'est-à-dire au 18^e siècle et au règne de Louis XV.

Le séjour à Paris de personnes dont les motivations ne sont pas liées aux fonctions conventionnelles d' une métropole n' est pas nouvelle. Étape obligée du Grand Tour pour les Britanniques, la capitale française exerce une attirance dont témoigne dès la fin de l'Ancien Régime la réédition des descriptions et guides à l'usage des étrangers. Dans la seconde moitié du

* Este texto forma parte de los resultados obtenidos en el proyecto de investigación: *La influencia del turismo en la transformación del espacio urbano. Ficciones patrimoniales/L'influence du tourisme culturel sur la transformation de l'espace urbain: nouvelles fictions patrimoniales*. Proyectos de Investigación financiado por la Universidad de Alcalá y la Casa de Velázquez - École des Hautes Études Hispaniques et Ibériques. Convocatoria 2016. Referencia: UAH-Casa de Velázquez (2016/00265/001). Investigadores principales: María Ángeles LAYUNO ROSAS y Julian BASTOEN. Duración: 15/09/2016 a 15/09/2018.

¹ Localité située en banlieue, à une vingtaine de kilomètre de Paris.

siècle suivant, les expositions universelles et le développement du réseau ferré y signent les débuts d'un tourisme de masse. L'exposition universelle de 1900 attire 51 millions de visiteurs, venus des quatre coins de la France, mais aussi d'autres pays d'Europe voire des cinq continents. Plus près de nous, les congés payés pratiqués à l'échelle planétaire, la banalisation des transports aériens bon marché, le centralisme légendaire de la France aboutissent à des effets de saturation d'une ville dont les habitants se sentent progressivement dépossédés.

Si le destin de l'espace public est sans doute l'enjeu essentiel de ce travestissement qui atteint la ville en profondeur, l'effectif des visiteurs et l'impact sur le tissu urbain obéissent à des modalités de transformation nouvelles, qui, à la différence de ce qui s'est produit jusque dans les années 1960, se donnent pour objectif majeur de ne pas influencer de manière visible sur le paysage urbain. Derrière les façades minérales et sous cette ligne de flottaison que constituent les trottoirs et les chaussées, un monde ignoré du public se fabrique en catimini. Dans le centre de la capitale, le tissu urbain hérité du passé disparaît pour faire place à un urbanisme qui tient du grand ensemble et de la galerie commerciale péri-urbaine. L'attrait pour les façades et l'harmonie du paysage urbain est une donnée indissociable d'une conception très française en matière de conception et d'expertise architecturale, et le façadisme préside sans partage à la reconversion extrêmement violente de la ville traditionnelle. Mais dans le secteur des Halles, c'est à l'abri des regards qu'une mégastructure souterraine s'est lovée à l'emplacement du cœur battant de la ville – les Halles – où depuis le Moyen Âge s'effectuait la vente en gros des denrées périssables. À cet égard, on le verra, l'échec unanimement regretté par les connaisseurs du projet de Rem Koolhaas lors de la consultation de 2004 offre un témoignage tangible du refus inconditionnel de mettre en rapport la partie émergée et les dessous de la ville, c'est-à-dire de révéler l'existence de ce monde souterrain. On se propose de mesurer la transformation de ce maillon stratégique parmi les plus significatifs de l'hypercentre, profondément marqué par une stratégie volontariste de la gestion des flux de personnes: si seuls quelques amateurs fréquentaient le quartier des Halles pour son caractère pittoresque, celui-ci est devenu la plaque tournante d'un transit citadin, régional, national et international: près d'un million d'utilisateurs par jour!

PROJET D'OUVERTURE D'UNE PLACE ROYALE À VOCATION COMMERCIALE

La capitale française de la fin de l'Ancien Régime se caractérise par l'extrême saturation et la confusion qui règnent dans les quartiers du centre. Chroniqueurs et intellectuels – dont Voltaire souvent cité à cet égard – s'accordent pour stigmatiser une situation qui s'aggrave au fur et à mesure de l'accroissement de la deuxième ville d'Europe après Londres, en dépit des multiples ordonnances stipulant l'interdiction de bâtir, notamment dans les faubourgs (Harouel, 1993: p. 179 et suivantes). La première phase du concours pour l'édification d'une place royale en l'honneur de Louis XV (1748) est un indice tangible et bien connu d'une volonté de créer en ville des zones d'air et de lumière d'où l'on verrait un peu de ciel. À l'époque, seules les quelques places royales ouvertes sous les règnes de Louis XIII et de Louis XIV produisent un peu d'espace public. À l'exception très remarquée du Pont-Neuf, d'où l'on embrasse le bassin fluvial, les ponts sont hérissés de maisons de part et d'autre de la chaussée centrale, tant et si bien que le franchissement de la Seine est imperceptible pour qui se rend d'une rive à l'autre. Le site de la place royale à créer est d'abord laissé à l'appréciation des candidats, et la tentation de désengorger les tissus les plus saturés explique manifestement le choix de plusieurs emplacements retenus. Un certain nombre de proposition est marqué par l'option du dégagement des monuments et par la conquête des rives de la Seine (Rostaing, 1997: 134-138). Imaginé par Pierre Patte une dizaine d'années après cette consultation, le célèbre plan où le théoricien collationne les propositions émises par les plus grandes pointures de ce temps reflète une stratégie de modernisation qui s'inscrit ni plus ni moins dans la lignée de la création des places antérieures, et celle-ci – faute de mieux – consiste à recomposer la ville à l'aide d'opérations ponctuelles (Patte, 1765: XXXIX) (Fig. 1). Ce n'est qu'au siècle suivant qu'émergera le principe d'une réactualisation du tracé viaire et de percements de voies, dont l'esprit trouve sa source dans le plan élaboré par la Commission des Artistes sous la Révolution (Pronteau, 1997: 205-217).

On le sait, la seconde phase du même concours retiendra le site de l'actuelle place de la Concorde, à l'extrémité du jardin des Tuileries, c'est-à-dire aux confins du Paris de cette époque, et la majorité des projets imaginés pour recevoir l'effigie royale restera sur le papier. Toutefois, si on replace l'un des projets soumis à l'appréciation du jury de 1748 dans la longue durée,

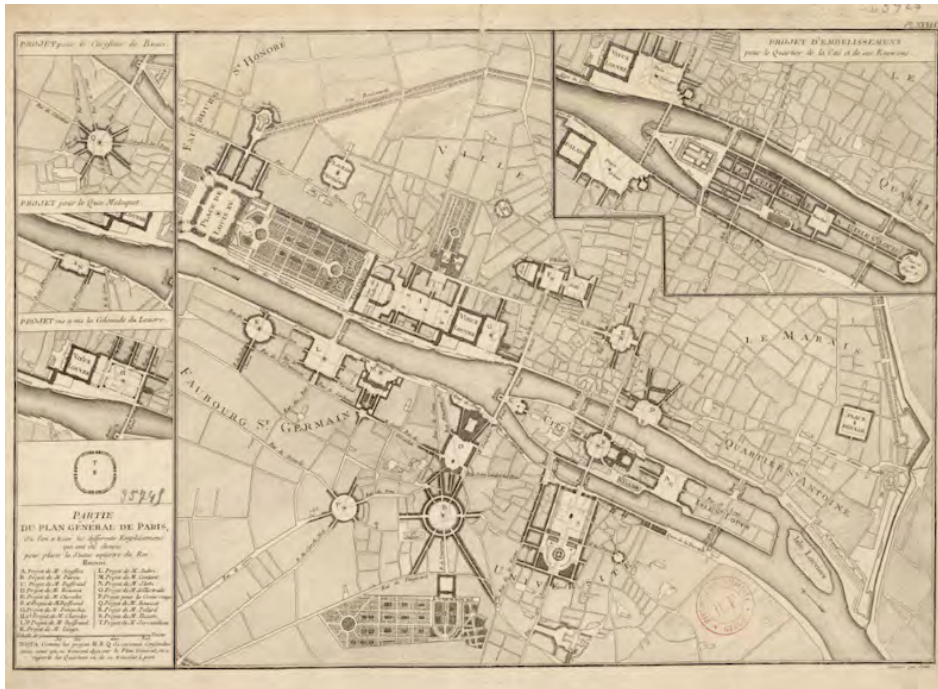
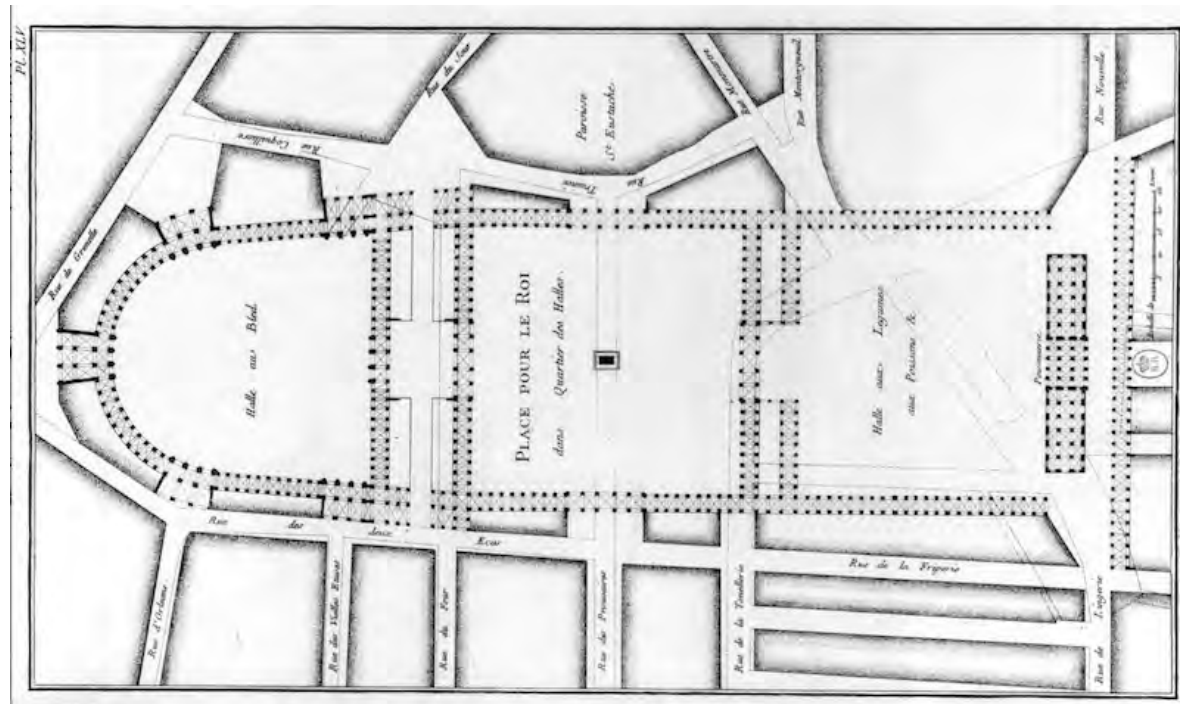
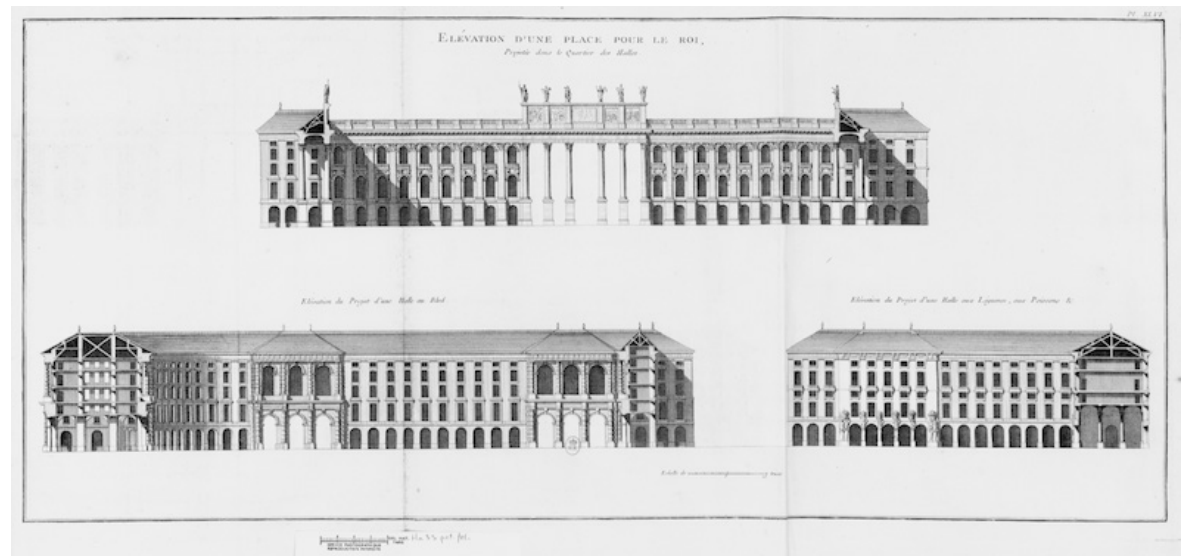


Fig. 1. Plan dit "de Patte"
(Patte, 1765: Planche XXXIX).

il apparaît que celui-ci, d'une audace qui l'avait alors peut-être desservi, se distingue de tous les autres par son caractère à la fois engagé et prophétique (Deming, 1997: 105-106). C'est celui de Germain Boffrand, l'un des ténors de l'architecture de ce temps, né dans les débuts du règne de Louis XIV, formé à l'agence de Jules Hardouin-Mansart, alors octogénaire et au faîte d'une carrière bien souvent dévolue au service des têtes couronnées (1667-1754) (Gallet & Garms, 1986: 122 et suivantes) (Fig. 2 et 3). Rompu aux conceptions urbaines propres à incarner un message politique, le concepteur des places de Nancy propose d'implanter l'ensemble monumental dédié à la célébration de l'effigie du souverain au centre de gravité du quartier le plus peuplé et marchand de la capitale, le quartier des Halles, dévolu depuis le Moyen Âge au commerce de bouche en gros. Révélée par la recherche en histoire et en histoire de l'art, l'évolution de la conception de la monarchie et de l'iconographie royale tout au long du règne du Bien-Aimé apporte sa part d'explication à une localisation et une mise en scène qui n'eussent pas été de mise au siècle précédent (Rabreau, 2008: 139 et suivantes). Cette sorte de

Fig. 2 et 3. Projet de place pour le quartier des Halles (1748); plan et élévations (Patte, 1765).



plaidoyer architectural en faveur de l'implantation de l'effigie royale dans un ensemble certes monumentalisé mais en un lieu où se négocient la farine, les légumes et le poisson témoigne d'une adhésion de son auteur à une évolution bien réelle. Se démarquant nettement de ses confrères, Boffrand saisit l'opportunité de ce projet de place voulu et financé par la Ville tant pour assainir l'une des zones les plus en difficulté de la capitale, que pour tenter une démonstration – sans doute en avance sur son temps – d'une nouvelle symbolique des places royales, où le roi bienfaisant se préoccupe des moyens de subsistance de son peuple et s'érige comme le protecteur du commerce et de la Nation (Deming, 1997: 106)².

Délibérément inspiré de la reconstitution des forums impériaux romains alors vulgarisés par la gravure (Descat, 2010: 86), cette mise au carré du négoce alimentaire et l'ensemble architectural qui en résulte sont d'une générosité et d'une échelle sans précédent dans la capitale. Ce qu'on aurait dès cette époque pu légitimement qualifier de forum des Halles s'organise en une séquence de trois places de même largeur, dessinant une forme urbaine allongée qui tient du cirque romain mais qui s'apparente aussi à la logique spatiale d'un vaisseau gothique qu'on aurait occidenté et porté à une échelle colossale. C'est en plan un grand rectangle orienté parallèlement à la Seine, qui s'achève au nord-ouest par un exèdre. Réunies par cette géométrie simple en une globalité formelle, les places juxtaposées communiquent entre elles par d'amples portiques et arcs triomphaux. Comme nombre de projets concurrents, l'ensemble s'inscrit dans la logique de la trame viaire héritée de celle de l'époque romaine, confirmée de manière magistrale au siècle précédent par les aménagements de Le Nôtre et la perspective des Champs-Élysées. En complémentarité de la place où devait être érigée la statue équestre, deux autres places formant carreau à l'air libre et bordées de maisons à portiques accueillent le commerce en gros du blé, des légumes et de la marée. Semblablement entourée de maison à arcades, la place centrale est dévolue au négoce de denrées moins périssables, plus en adéquation avec la dignité du lieu. L'ensemble monumental s'insère dans l'existant selon des modalités analogues à celles des places royales antérieures. La statue du monarque est notamment perceptible depuis le Pont-Neuf, avec la façade du croisillon sud de l'Église Saint-Eustache en fond de tableau. De cette ossature nord-sud découle l'organisation des trois places d'est en ouest, qui, pour leur

² Selon l'auteur, le roi y est présenté comme le "père nourricier de ses sujets".

part, ne s'efforcent nullement de trouver les correspondances qu'il aurait pu paraître souhaitable d'instituer entre un tel lieu et le réseau viaire environnant. En dehors de la percée nord sud médiane, c'est dans une situation d'écart relatif des grands tracés viaires et des flux que se déploie la composition, que le public est invité à découvrir au hasard du labyrinthe des rues environnantes. Le morceau de ville imaginé par Boffrand revêt de ce fait un caractère d'introversion dont sont empreintes la plupart des interventions urbaines sous l'Ancien Régime à Paris (Cabestan, 2006: 54-55) Dans le tracé irrégulier de la ville héritée du Moyen Âge dont la trame originellement réticulée a admis de nombreuses altérations, l'insertion d'une figure géométrique régulière nécessite qu'on rabote et qu'on recoupe les façades des nombreux îlots sectionnés. On observe à cet égard que les maisons à portiques qui constituent les fronts bâtis de neuf tournent volontairement le dos à la ville. Inspiré ou non du projet de Boffrand, l'ensemble des logements et boutiques édifiés dans les années 1780 par Victor Louis au Palais-Royal et les modalités d'insertion de cette composition avec le quartier où il s'insère donne une idée tangible des intentions urbaines qui prévalaient dans ce projet plus ancien. Si la disponibilité des terrains d'un grand hôtel, à l'ouest³, et l'existence de différentes halles à l'est, qu'il s'agissait de regrouper, expliquent le parti retenu par Boffrand, il fallait disposer d'une grande autorité en la matière pour imaginer et proposer pareille composition. Même si celle-ci n'a pas été retenue, elle ne s'en est pas moins attirée les suffrages de Patte, admirateur de Boffrand, qui lui a fait les honneurs d'une publication en deux planches dans son ouvrage "Monumens érigés en France à la gloire de Louis XV" (Patte, 1765: XLV-XLVI). La fortune à retardement de ce projet conçu par le maître d'œuvre au faîte d'une carrière prolifique à quelques années seulement de sa disparition permet d'y voir un testament architectural, citoyen et visionnaire.

AMORCE DE RECONVERSION DU SITE: LA HALLE AU BLÉ

Peu avant la publication de Patte (1765), la royauté et la ville se décidaient à opérer un réaménagement du secteur des Halles, dans le secteur ouest du plan imaginé par Boffrand, qui correspondait à l'une de ses places. Cette initiative découle notamment de la disponibilité du terrain de l'hôtel de Soissons, alors en déshérence, dont la colonne monumentale lui survivra (Boudon, Chastel,

³ Il s'agit de l'hôtel de Soissons, construit pour Catherine de Médicis à la fin du XVI^e siècle.

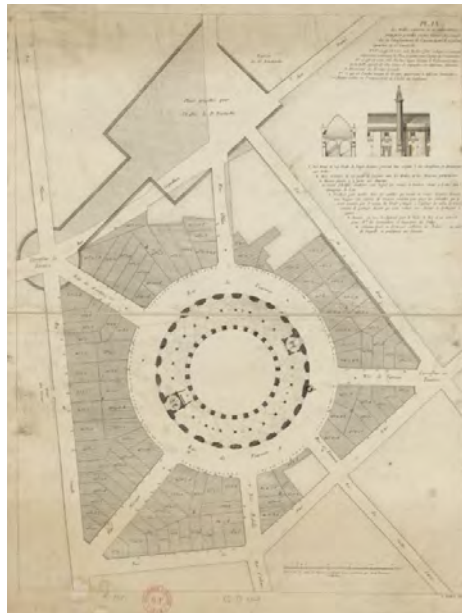
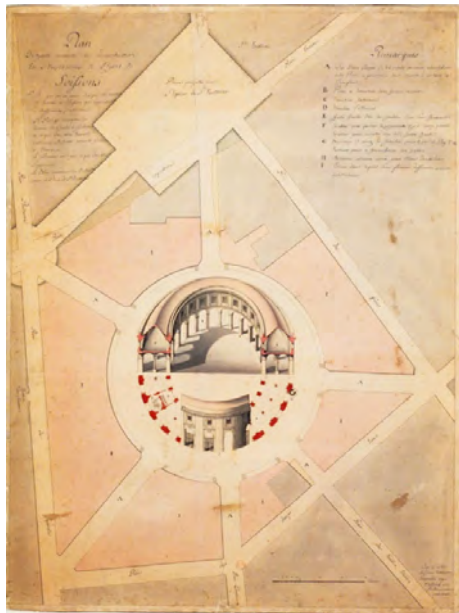


Fig. 4. Nicolas Le Camus de Mézières; "Plan de la halle couverte et incombustible à l'emplacement de l'hôtel de Soissons"; dessin à la plume, encre et lavis (Vers 1763; BNF, Paris).

Fig. 5. Nicolas Le Camus de Mézières. C. Poulleau, graveur. "Plan des Halles couvertes et incombustibles pratiquées pour les grains, farines et grenailles, en l'emplacement de l'ancien Hôtel de Soissons, quartier de St Eustache" (Vers 1765. BNF, Paris).

Couzy & Hamon, 1977: 315 et suivantes). Cerné de rues, l'ancien édifice et ses jardins occupaient la totalité d'un îlot de forme pentagonale. C'est là que sous la houlette de Le Camus de Mézières s'élèvera dès 1763 la Halle au blé, sorte de colisée utilitaire dévolu au commerce du grain (Deming, 1984: 97 et suivantes) (Fig. 4 à 6). Pour grandiose et célébré par la critique que soit cet édifice annulaire, le carreau qu'il ménage à l'air libre – il sera couvert vingt ans plus tard d'une immense verrière – ne soutient pas la comparaison avec l'immensité des espaces imaginés par Boffrand: environ 850 m² au lieu des 10 000 m² qu'avait prévu l'architecte dans son projet de "forum". Cette confrontation d'échelles entre l'opération finalement réalisée et le projet antérieur permet de mesurer le gigantisme de la proposition abandonnée et la part d'utopie qu'elle comportait. La construction de la Halle au blé s'accompagne d'une opération à caractère spéculatif: la construction de maisons d'une densité excessive au regard des pratiques parisiennes, densité qui n'a pas peu contribué à leur destruction et leur substitution rapide. Là encore, l'ensemble construit se repliait sur lui-même. Certes la localisation de la rotonde au centre de gravité de l'ancien îlot s'accompagnait-elle de l'ouverture de six rues radiales, mais on constate que celles-ci, très étroites,

Fig. 6. Vue extérieure de la Halle au Blé montrant la coupole métallique; 1838. Lithographie coloriée de Arnout d'après Chapuy (Musée Carnavalet, Paris).



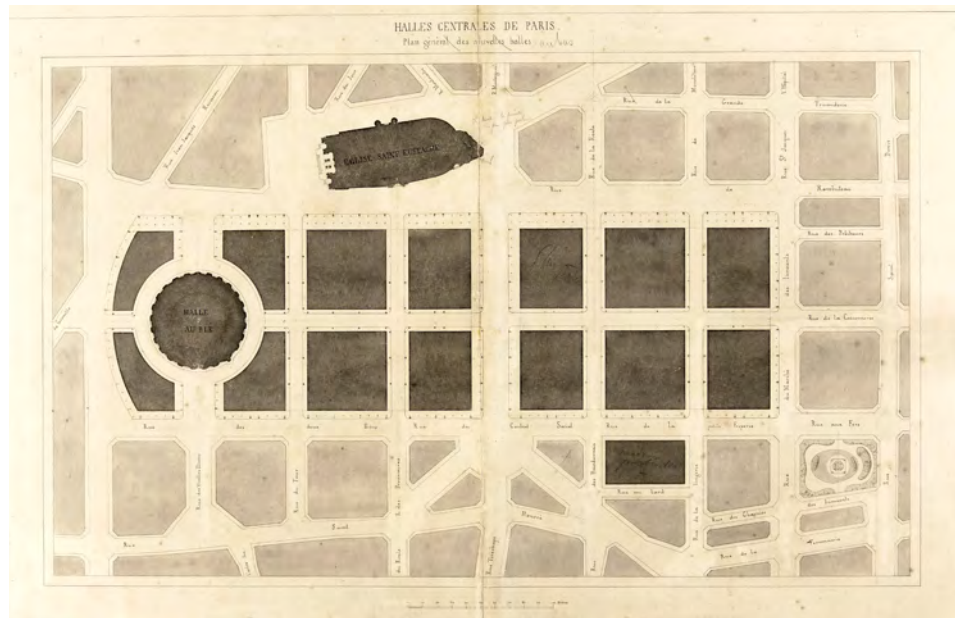
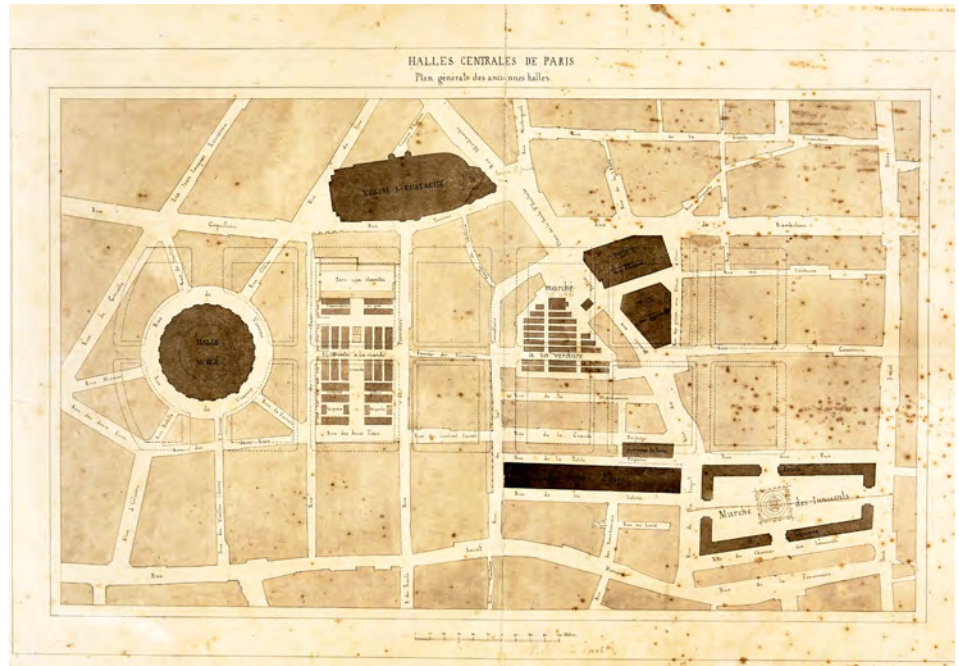
ne se raccordaient guère au réseau viaire environnant. Le lotissement de l'hôtel de Soissons représente à cet égard l'un des échecs les plus cuisants des opérations spéculatives de la deuxième moitié du XVIII^e siècle. Dans son ensemble, l'opération témoigne de la difficulté qu'il y a de réformer et de recomposer même par morceaux la capitale de l'Ancien Régime. Débarrassée de la gangue des maisons qui lui servaient d'écrin, presque totalement reconstruite et reconvertie *in fine* en Bourse de Commerce, la rotonde de la Halle au blé imperturbablement flanquée de sa colonne Médicis n'en deviendra pas moins l'un des invariants du quartier. Toutes les compositions ultérieures s'appuieront sur l'existence de cet édifice singulier, qui s'est récemment attiré les suffrages d'un investisseur de renom. Selon les clauses d'un bail emphytéotique de 50 ans conclu avec la Ville, la fondation Pinault a jeté son dévolu sur ce bâtiment très en vue dans un univers nouvellement recomposé pour y installer une importante collection d'art contemporain. Sous la férule de l'architecte japonais de renommée internationale qu'est Tadao Ando, l'ancienne Halle au Blé est en passe de devenir l'un des hauts lieux du tourisme international dans la capitale.

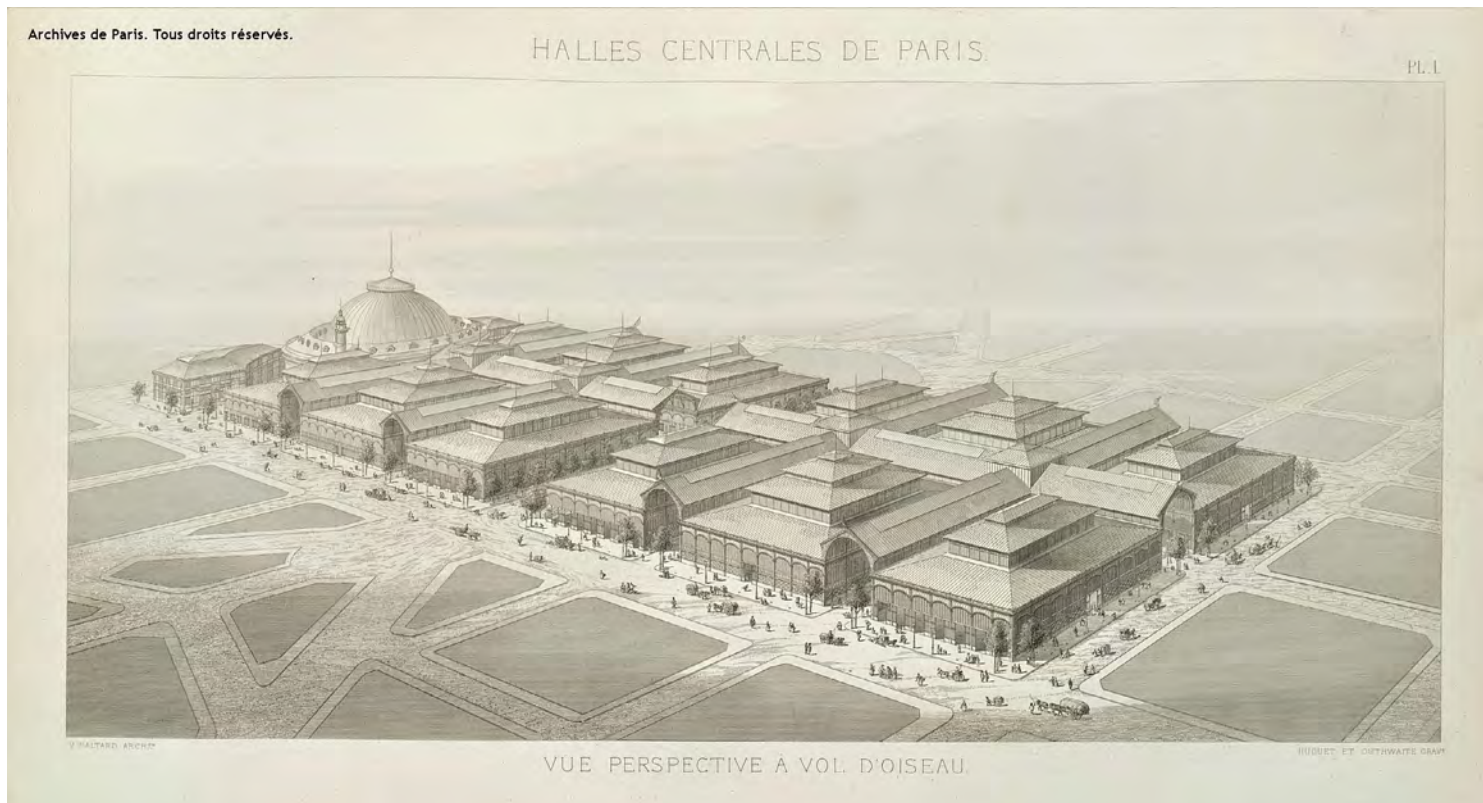
UN GRAND CARREAU COUVERT: LES "PARAPLUIES" DE VICTOR BALTARD

Comme toutes les métropoles européennes au 19^e siècle, Paris est une ville qui grandit démesurément; l'annexion des faubourgs, décidée en 1859, fait passer le nombre d'arrondissements de 12 à 20. Les liaisons ferroviaires avec le territoire national vont de pair avec l'implantation de ce qu'on qualifiera de débarcadères, puis de gares. Il s'agit de gares terminus, toutes pratiquées à distance respectable du centre historique, qui font de la capitale un point d'arrivée plus que de passage, et attirent des campagnes une population nouvelle. Parallèlement, en dépit de l'accroissement exponentiel des besoins d'une ville dont la population double entre 1750 et 1850, de la vétusté du quartier des Halles et de l'inadéquation notoire des dispositifs d'échanges, rien de notable ne s'est produit depuis l'achèvement de la Halle au blé en 1763. Si le premier Empire réorganise le circuit de la viande grâce à l'implantation de cinq abattoirs répartis aux portes de la capitale (Orange, 2015-2016), les projets concernant les Halles n'aboutissent pas. C'est à la fin de la monarchie de Juillet que le vent tourne. Un plan daté de 1847 synthétise et annonce la construction de l'ensemble des dix pavillons de métal et de verre – les "parapluies" de Victor Baltard, dont la réalisation amorcée en 1854 ne s'achèvera qu'à la fin du règne impérial (Figs. 7a à 7c). Seuls les outils dont s'est doté l'État depuis la Restauration – la déclaration d'utilité publique et les procédures d'expropriation – permettent d'expliquer l'ampleur d'un réaménagement souhaité de longue date mais sans cesse reporté faute, notamment, de moyens juridiques appropriés. À la différence de certains monuments ou équipements insérés à cette époque concomitamment au renouvellement du réseau viaire, et à l'exception remarquable de la rue éponyme – la rue des Halles – et de la rue du Pont-Neuf qui relie l'ensemble respectivement au Châtelet et à la Seine au sud, les Halles centrales ne donnent pas lieu à des percements dédiés. La rue du Louvre et le boulevard de Sébastopol qu'on perce au même moment forment avec la rue de Rivoli plus ancienne une ossature à partir de laquelle les accès au marché se réalisent de manière capillaire, en s'appuyant sur le réseau existant. Cette option va de pair avec l'implantation et l'épannelage des pavillons élevés au statut d'édifices-îlots, apparemment réguliers, mais dont les dimensions et l'espacement sont assujettis à la volonté de prolonger chacune des rues environnantes à l'intérieur du marché, quitte

Fig. 7a. "Plan général des anciennes halles" (Baltard & Callet, 1863: Pl. II).

Fig. 7b. "Plan général des nouvelles halles" (Baltard & Callet, 1863: Pl. III).





à en majorer la largeur. On constate à cet égard que dans leur irrégularité relative, les pavillons entretiennent une parenté de dimensions avec les îlots circonvoisins (Picon-Lefebvre, 2012: 98). Les rues qui séparent les pavillons sont majoritairement couvertes, mais il s'agit de hautes et généreuses verrières qui apportent des flots de lumière et facilitent le quotidien des échanges, sous des latitudes où il pleut très souvent. Il résulte de cette grille d'implantation des "parapluies" une fluidité visuelle et d'exploitation favorable au fonctionnement du marché.

Tant du point de vue de l'orientation générale du dispositif urbain que de son ampleur et même de ses modalités d'insertion dans la ville héritée de l'Ancien Régime, il apparaît que la réalisation de Napoléon III s'appuie sur la trame de l'ancien projet de Boffrand. Si l'activité du négoce prêche finalement en faveur de l'abandon des trois grands carreaux à l'air libre, de leurs colonnades et des

Fig. 7c. "Vue perspective à vol d'oiseau" (Baltard & Callet, 1863: Pl. I).

maisons à portiques, il n'en est pas moins vrai qu'il revient à l'administration du Second Empire d'avoir su réaliser en plein centre de la capitale un regroupement foncier impensable sous l'Ancien Régime, une performance dont l'audace a été pour partie occultée au sens propre comme au sens figuré par le parti retenu immédiatement de la couvrir en totalité. Des voies périphériques élargies ou nouvellement ouvertes assurent la desserte autant que l'isolement des "parapluies", au milieu de l'immense terrain conquis. Cette opération se réalise au détriment d'un nombre important d'îlots densément bâtis, de la destruction des halles existantes et d'un nombre incalculable de maisons. Dès cette époque, le degré de paupérisation et de vétusté du quartier stigmatisé par de nombreuses voix a joué en faveur de l'accélération du processus. Les îlots sectionnés seront pour l'essentiel recousus et dotés de façades réglées par des prescriptions gabaritaires, dans le but offrir un front bâti continu sur l'espace public. Même si les façades ne sont pas assujetties comme il était de règle sur les places royales ou dans les grands programmes haussmanniens à une charte esthétique, elles n'en constituent pas moins un gigantesque écrin de pierre. En dépit de cette partition que créent les dix unités que forment les pavillons aux toitures différenciées, Paris n'y gagnait pas moins en son centre un gigantesque carreau d'un seul tenant, d'une taille analogue à la place de la Concorde, c'est-à-dire, le germe de l'ouverture d'un espace public découvert aux dimensions colossales, dont on pourrait un jour s'attacher à révéler l'existence.

DESTRUCTION DES HALLES CENTRALES: UNE NOUVELLE DONNE?

Solution magistrale sans équivalent dans les autres capitales européennes, les Halles centrales ont fonctionné pendant un siècle. Dès les années 1930, pourtant, des projets d'extension du dispositif ont vu le jour, suscités par le manque de place, de même que par la disponibilité de terrain de l'autre côté du boulevard Sébastopol, le plateau Beaubourg, projet avorté dont la conclusion sera le transfert du marché à Rungis (APUR, 1985: 13 et ss.). Le laps de temps qui sépare ces premières velléités de transformation des années 1960 voit l'émergence d'un renouvellement et d'une internationalisation de la pensée en matière de conception urbaine, qui progresse et se déploie à une échelle désormais mondiale. Le plan Voisin de Le Corbusier, les CIAM, la construction de capitales telles que Brasilia

ou Chandigarh, la différenciation des flux par niveaux superposés telles que les métropoles américaines ou asiatiques offrent sinon des modèles, des pistes de réflexion. Enfin, la satellisation de la croissance urbaine par le biais de la création des villes nouvelles comme il s'en voit dans d'autres capitales européennes sont autant de données qui influent profondément sur l'appréciation du centre de Paris, qu'on envisage progressivement de relier à une périphérie de plus en plus lointaine, de même que sur le destin à assigner à la vaste friche qui résulte du déménagement des commerçants en gros. Une réflexion sur les flux entraîne deux types de réalisations concomitantes. Par la création du Réseau Express Régional (RER), le principe de différenciation des flux qui prévalait jusqu'ici entre le réseau métropolitain et celui du réseau ferré national, dont les gares avaient été volontairement maintenues à distance, est aboli. Dans la mouvance du centralisme qui domine la pensée en matière de réseaux émerge l'idée d'une gare d'interconnexion située à la croisée des chemins – la station Châtelet-Les Halles –, qu'on envisage d'enfouir dans les tréfonds du site qui est en train de se libérer. Grâce à cette action majeure, la grande banlieue, les gares et les aéroports se trouvent reliés au centre de la capitale et le forum en devient l'une des principales portes d'accès. Souterraine, la gare Châtelet-les Halles manque d'aménité et peine depuis les origines à trouver une relation d'usage sereine avec le forum et l'espace urbain situé au-dessus. S'ils connaissent un début de réalisation, les projets autoroutiers qui devaient irriguer la capitale ont finalement été limités au regard de leur ampleur première. Le périphérique, les voies sur berge et le réseau souterrain en anneau enfoui sous le quartier des Halles sont la portion actée d'un réseau qui devait être bien plus dense, mais que l'émergence d'une considération nouvelle sur la cohérence et sur la substance historique des quartiers du centre – il convient d'évoquer à cet égard d'évoquer les premiers effets de la loi Malraux de 1962 – a fini par contraindre. Aux Halles, la réalisation d'un univers routier souterrain et la nécessité de le raccorder au réseau de surface n'en a pas moins entraîné la création de nombreuses trémies et de rampe d'accès automobiles. Celles-ci ont causé de profondes saignées dans le tissu existant, notamment en direction de la rue des Halles et de la place du Châtelet au sud, et vers la rue de Turbigo et la place de la République au nord-est, d'où ont résulté la destruction et la reconstruction d'îlots entiers. L'architecture qui s'est substituée aux édifices démolis est d'une médiocrité d'autant plus sensible que les îlots et les fronts rebâties selon les règles d'un mimétisme à la fois indigent et frileux occupent des emplacements stratégiques. Par âpreté immobilière mais sans bénéfice urbain, on a imaginé

d'édifier une vaste construction au débouché et à cheval sur la rue des Halles, non sans ruiner la cohérence de la perspective instituée du temps d'Hausmann. La maladresse de ces opérations fait mesurer a posteriori l'aisance et le soin qui présidaient du temps du baron à la logique de recomposition des îlots décousus. Pour des raisons financières, on choisit de réaliser la station Châtelet-les-Halles à ciel ouvert plutôt qu'en sous-cœuvr, et de cette option résulte la destruction des "parapluies" de Baltard. Un long moment de stupeur et d'indécision suit le départ de l'immense marché, car l'immense espace vacant rêvé par Boffrand et couvert de verrières pendant plus d'un siècle s'offre à de multiples destins. Par les débats et les propositions de tout poil qu'il a suscitées, le "trou des Halles" causé par le creusement nécessaire à l'installation des infrastructures est incontestablement l'un des moments parmi les plus pittoresques de l'histoire urbaine de Paris. On est frappé de l'audience considérable qu'il a suscitée dans la grande presse nationale.

Envisagé à Paris de très longue date, le transfert des Halles et la possible reconversion d'un site majeur s'attire maintes convoitises et projets à caractère spéculatifs. Deux phases distinctes de réaménagement du site se succèdent: 1969-1986 et 2004-2016, qui témoignent de la difficulté qu'il y a de s'accorder sur l'opportunité unique de remodeler le centre de la capitale (Fromonot, 2019: 9 et ss.). La première est contemporaine du transfert du marché et l'installation de la gare d'interconnexion; celle-ci suscite un moment d'émotion patrimonial très vif, lors de la démolition très controversée d'une première série des pavillons de Baltard, en 1971, puis de la totalité de ceux-ci deux ans plus tard. Quoique légitime, le scandale que suscite la destruction de ces élégantes structures de verre et d'acier – la partie la plus perceptible de cette vaste opération – crée des tensions qui occupent le devant de la scène médiatique, et relèguent au second plan l'appréhension d'une réalité beaucoup plus complexe. Composante d'une rénovation possible du quartier, le parti de saturer le carreau découvert d'un vaste centre commercial, des bureaux et d'équipements est freiné dès 1974, lors de l'arrivée à la présidence de Valéry Giscard d'Estaing, qui infléchit les données du projet en réclamant la réalisation d'un grand espace vert (Fig. 8). C'est dans le secteur est du site que les premiers réaménagements sont effectués. Réalisé à l'aplomb de la gare d'interconnexion et livré en 1979, le centre commercial dont la réalisation est confiée aux architectes Claude Vasconi et Georges Pencreac'h consiste en des galeries marchandes réparties sur trois niveaux principaux, fédérés par une place rectangulaire – le forum – qui s'étend à l'air libre au



niveau du troisième sous-sol. À l'est et au nord de ce dispositif, des structures métalliques ombelliformes dessinées par Jean Willerwall – bientôt qualifiées à leur tour de "parapluies" – accueillent des commerces et des équipements en façade et au niveau du réseau viaire existant. À l'ouest, dans le prolongement de cet ensemble, une galerie marchande souterraine confiée à Paul Chemetov inaugurée en 1985 distribue au voisinage de la Bourse de Commerce une piscine olympique et de vastes volumes aujourd'hui convertis en un multiplex cinématographique. En surface, les jardins terminés en 1986 sont dessinés par Louis Arretche. Cette avalanche de noms de maîtres d'œuvre et d'éléments de programme remarquablement hétérogènes reflète le caractère hétéroclite de cette sorte de caravansérail, où l'addition d'objets mal connectés les uns aux autres n'a jamais satisfait aux critères d'appréciation des spécialistes, mais dont l'extraordinaire popularité n'a cessé de s'accroître au fur et à mesure qu'il se

Fig. 8. Vue de la maquette du jardin des Halles; Louis Arretche, architecte, 1978 ; in *Paris-Projet*, revue de l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme), n.° 25-26, 1985.

sédimentait. Le flux des usagers qui transitent dans les sous-sols est estimé à 800 000 personnes et le centre commercial bat tous les records en matière d'échelle et d'affluence sur le plan européen (Bougnoux, Fritz & Mangin, 2008: 99 et suivantes).

ANNÉES 2000: REQUALIFICATION DANS LA CONTINUITÉ

La seconde phase d'intervention (2004-2016) peut être interprétée comme une sorte de repentir ou de recherche d'amnistie quant aux erreurs manifestes qui ont entaché la première réalisation. Le lancement d'une consultation au début de cette phase par le maire de Paris Bertrand Delanoë aboutit à la sélection de quatre projets, largement publiés et commentés⁴. Écartés, les projets néerlandais ont frappé par leur désir de donner une unité à tout l'ensemble du forum, l'instituant comme la porte d'entrée de l'Île-de-France au cœur de la capitale. La révélation de l'existence des tréfonds et leur mise en relation avec le sol de la ville induisaient chez chacune des deux équipes des modalités d'intervention novatrices, et trop audacieuses pour les parisiens (Fromonot, 2005: 102-103). Sans doute moins en avance sur son temps, la solution retenue par l'équipe lauréate – l'agence SEURA – consistait globalement à ne pas revenir sur les options retenues dans les années 1970 et 1980, mais à en améliorer la cohérence. Fondée sur une expertise acérée du quotidien du site, cette équipe s'est livrée à un patient exercice de réinterprétation et de mise en valeur des données et qualités de ce qui pouvait être conservé du projet antérieur. Si la mission de l'agence Seura comprenait la reconfiguration de la partie émergée du centre commercial, qu'elle prévoyait de coiffer d'un auvent monumental, ce projet lui a finalement été retiré pour être confié aux architectes Patrick Berger et Jacques Anziutti. Ceux-ci ont livré au printemps 2017 une impressionnante structure de métal et de verre, popularisée sous le nom de "canopée," sorte de façade horizontale et souple donnée à l'ensemble de la gare d'interconnexion, au centre commercial et aux équipements de quartier qui la surplombent (Fig. 9 et 10). Habillage héroïque d'un conglomérat hétérogène, la "canopée" participe d'une volonté de simplification de l'appréhension visuelle d'une réalité plurielle, attitude on l'a vu bien ancrée dans la tradition architecturale française, qui procède ici d'une sorte de façadisme horizontal. La transparence de l'ouvrage en son milieu relève d'une volonté d'exaltation de l'axe est ouest de la composition anciennement imaginée par Boffrand et participe d'une redéfinition efficace des lieux, fondée sur la complémentarité d'une façade avant, côté ville, et d'une façade arrière, en rapport avec le jardin. Ce formidable auvent qui chapeaute

⁴ Les finalistes étaient AJN (Jean Nouvel), MVRDV (Winy Maas), OMA (Rem Koolhaas) et SEURA (David Mangin).



l'ancien forum et la gare d'interconnexion confirme le statut de porte d'entrée de cet ensemble dans la capitale et constitue une séquence d'accès privilégié vers le jardin, avec la Bourse de Commerce – la Fondation Pinault – en fond de tableau perspectif. Là encore, la critique s'est engouffrée dans la description souvent peu amène de cet objet singulier, inauguré par anticipation en mai 2016, au milieu d'un chantier inachevé. Or, la canopée n'est que l'un des éléments – le plus visible, évidemment – d'un ensemble d'interventions qui participeront de l'éventuelle réussite d'une opération bien plus globale. C'est aussi par l'absence de prise en compte du traitement de ses franges que pêchait la première phase de redéfinition du site. Même si les parkings souterrains sont maintenus, on ne sait pas bien ce qu'il adviendra de ces multiples saignées et rampes d'accès qui cisailent désormais inutilement le sol urbain du fait de la suppression partielle de l'anneau souterrain de desserte. On peut se demander si des solutions seront apportées à toutes les laissés-pour-compte qui résultent de l'implantation brutale des infrastructures: rattrapages malhabiles des niveaux, enrobement grossier des émergences techniques, indifférenciations des parties publiques, privées et techniques, qui blessent la vue, entravent en maints endroits les cheminements

Fig. 9. Vue aérienne du site des Halles, avec la Canopée de Patrick Berger et de Jacques Anziutti. En arrière-plan, on distingue le Louvre, la Seine et la Tour Eiffel (Photo Air Image-Berger Anziutti).

Fig. 10. La canopée en fond de tableau perspectif, vue de la rue Montmartre (Marchand et Meffre).

piétonniers et compliquent la gestion du site au quotidien. Il est trop tôt pour dresser un bilan qualitatif de cette dernière intervention, mais on peut craindre que l'attention et les moyens consacrés au spectaculaire n'ait conduit à négliger ce qui l'avait déjà été.

ÉPILOGUE

En ce que la part d'utopie contenue dans le projet de Boffrand est devenue réalité, on peut déduire que c'est du projet de place royale à vocation commerciale imaginé au 18^e siècle que découle l'existence de l'actuel forum des Halles. Que l'ensemble ait été conçu comme un lieu à l'air libre ou comme un espace couvert, il apparaît que les pouvoirs publics se sont inlassablement passés le relais depuis les origines pour veiller à la requalification de l'un des quartiers parmi les plus névralgiques de la capitale. Si on replace cette quête d'espace dans l'histoire urbaine de Paris, on peut se demander si ce vaste espace public et ce désir de donner de l'air et de la lumière aux parisiens que caressait par Boffrand est progressivement n'est pas tombé dans une forme d'inutilité et d'obsolescence. Depuis la fin de l'Ancien Régime, un très grand nombre d'actions a rendu cette ambition d'ouverture et de conquête de ciel dans l'espace urbain de moins en moins cruciale. L'évident de l'ensemble monumental du Louvre par l'éradication du quartier dense qu'il contenait, l'élargissement généralisé des rues et le percement des voies nouvelles, la destruction des maisons sur les ponts et la viabilisation des quais ont engendré une prodigalité de vides, dont on se demande, à moins de transformer l'intégralité du centre de Paris en un parc d'attractions, qui pourrait bien venir les occuper⁵. L'expertise de la situation actuelle peut ainsi induire un doute quant au bien-fondé d'une opération de longue haleine, toujours jugée insatisfaisante, et responsable de l'anéantissement d'un quartier qui, s'il s'était maintenu dans son état de la fin des Temps Modernes, avec ses halles éparses et ses îlots denses, eût vraisemblablement compté parmi les plus pittoresques et les plus courus de la capitale.

⁵ L'actuelle mandature n'en mène pas moins une politique musclée de piétonisation de l'espace public parisien, dont la suppression de la circulation automobile des voies sur berge a marqué les esprits.

Il est difficile de juger de la validité de cette hypothèse, qui consistait à geler pour plusieurs générations un site dont le potentiel d'exploitation saute aux yeux. L'ancien quartier des Halles, sa texture, la signification, les populations qu'il draine

ont changé du tout au tout. On est passé de l'univers saturé et industriel décrit par Émile Zola à un espace largement ouvert globalement dédié aux loisirs. Le panachage de la gare d'interconnexion et d'un ensemble d'équipements destinés à la flânerie et à l'oisiveté est un pari dont on ne peut nier qu'il a globalement réussi. L'affluence du public et des touristes à toute heure du jour et d'une partie de la nuit rend compte de la popularité de l'un des points de rassemblement majeur de la capitale. François Pinault ne s'y est pas trompé en décidant d'investir la Bourse de Commerce, qui bénéficie désormais d'un recul et d'un espace de représentation – le jardin des Halles – dont elle est désormais susceptible de devenir le repère le plus saisissant de même qu'un haut lieu du tourisme international. En dépit d'un climat général de démission lié à la crise que traversent les sociétés capitalistes, il est à souhaiter que les pouvoirs publics n'abandonnent jamais la gestion de la ville à l'initiative privée, qui agit nécessairement au coup par coup. Couvert ou découvert, construit ou déconstruit, le carreau des Halles se prêtait à de multiples scénarios de requalification. Il convient de méditer de manière impartiale sur cet exemple de gouvernance publique sans cesse assumée dans la capitale française dans le processus de reconversion de l'ancien site commercial. À l'écart des intérêts purement mercantiles, un peu de rêve et d'utopie à Paris comme ailleurs ne sauraient faire de mal.

BIBLIOGRAPHIE

- APUR- Atelier Parisien d'Urbanisme (1985), *Paris Projet, Les Halles, achèvement d'un projet*, n.° 25-26.
- BALTARD, Victor & CALLET (1863), Félix, *Monographie des Halles centrales de Paris*. Paris, chez Morel et Cie, libraires et éditeurs, 1863.
- BOUDON, Françoise, CHASTEL, André, COUZY, Hélène, & HAMON, Françoise (1977), *Systèmes de l'architecture urbaine: le quartier des Halles à Paris*. Paris: Éditions du CNRS.
- BOUGNOUX, Florence, FRITZ, Jean-Marc, MANGIN, David (2008), *Les Halles, villes intérieures*. Paris: Éditions Parenthèses.
- CABESTAN, Jean-François (2006), "Les coulisses de la ville des Lumières" in Simon TEXIER, *Voies Publiques*, catalogue exposition, Pavillon de l'Arsenal. Paris: Éditions Picard.

- DEMING, Mark K. (1984), *La halle au blé de Paris 1762-1813. "Cheval de Troie" de l'abondance dans la capitale des Lumières*. Bruxelles: AAM éditions.
- DEMING, Mark K. (1997), "L'embellissement des Halles", in Sophie DESCAT & Michel LE MOËL (dir.), *L'urbanisme parisien au siècle des Lumières*. Paris: Action Artistique de la Ville de Paris.
- DESCAT, Sophie (2010), "La ville antique et l'embellissement urbain au XVIIIe siècle: visions prospectives", *Revue de l'art*, n.° 170, décembre 2010/4.
- DESCAT, Sophie & LE MOËL Michel (dir.) (1997), *L'urbanisme parisien au siècle des Lumières*. Paris: Action Artistique de la Ville de Paris.
- FROMNOT, Françoise (2005), *La campagne des Halles*. Paris: éditions La Fabrique.
- FROMNOT, Françoise (2019), *La comédie des Halles. Intrigue et mise en scène*. Paris: La Fabrique Éditions.
- GALLET, Michael & GARMS, Jörg (dir.) (1986), *Germain Boffrand, 1667-1754: l'aventure d'un architecte indépendant*. Lunéville: éditions DAAVP.
- HAROUËL, Jean-Louis (1993), *L'embellissement des villes; l'urbanisme français au XVIII^e siècle*. Paris: éditions Picard.
- ORANGE, Félix (2015-2016), *Des abattoirs pour Paris; chronique d'un équipement napoléonien*, Mémoire de M1, sous la direction de J.-Fr. Cabestan. Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
- PATTE, Pierre (1765), *Monumens érigés en France à la gloire de Louis XV*. Paris: Desaint.
- PICON-LEFEBVRE, Virginie (2012), "Le cœur de Paris: la conception des Halles – architecture, goût et politique (1854-2012)", *Le visiteur*, n.° 18.
- PRONTEAU, Jeanne, "La commission et le plan des artistes", in Sophie DESCAT & Michel LE MOËL (dir.) (1997), *L'urbanisme parisien au siècle des Lumières*. Paris: Action Artistique de la Ville de Paris.
- RABREAU, Daniel, "Du laurier à l'olivier. La gloire de Louis XV touchée par les lumières", *Société et représentation*, 2008/2, n.° 26.
- ROSTAING, Aurélia, "La place Louis XV", in Sophie DESCAT & Michel LE MOËL (dir.) (1997), *L'urbanisme parisien au siècle des Lumières*. Paris: Action Artistique de la Ville de Paris.

THE PARC DE LA VILLETTE IN PARIS: A HERITAGE PALIMPSEST AT THE CROSSROADS OF EVOLUTIVE FORMS OF TOURISM*

Pierre **Chabard**
École Nationale Supérieure d' Architecture de Paris-La Villette

In Paris, tourist flows remain massively focused on the center of the city, and converge towards the usual historical sites and also towards new sites of attraction and shopping. Nevertheless, we observe today a double phenomenon of expansion and diversification of tourism. In order to grasp these phenomena, we should shift the focus, we should not only look at the new or marginal practices in the most central sites but also the emergent practices in the peripheral areas, of less importance. These sites are more difficult to analyze because the phenomena are less intense, more uncertain and diffuse. The tourist legitimacy of these sites is not obvious. We must always distinguish between promotional discourses that seek to build their value on the tourism market and the reality of touristic practices on the ground. The Parc de la Villette in the north-east of the city is typical of this intermediate situation: in spite of its relative marginality compared to mass tourist flows, it is illustrative of contemporary emergent recreative, cultural and touristic practices. (Fig. 1)

* Este texto forma parte de los resultados obtenidos en el proyecto de investigación: *La influencia del turismo en la transformación del espacio urbano. Ficciones patrimoniales/L'influence du tourisme culturel sur la transformation de l'espace urbain: nouvelles fictions patrimoniales*. Proyectos de Investigación financiados por la Universidad de Alcalá y la Casa de Velázquez - École des Hautes Études Hispaniques et Ibériques. Convocatoria 2016. Referencia: UAH-Casa de Velázquez (2016/00265/001). Investigadores principales: María Ángeles LAYUNO ROSAS y Julian BASTOEN. Duración: 15/09/2016 a 15/09/2018.

THE PROTOTYPE OF THE URBAN PARK OF THE 21ST CENTURY?

The Parc de la Villette is located at the extreme north-east of the inner city area. It is part of the district of La Villette, a former suburb of Paris, crossed by three linear and radial infrastructures that start from the old city gate: A canal (the "canal de l' Ourcq) and two major avenues (Avenue de Flandre and Avenue Jean-Jaurès) which was two former royal roads, respectively to Flanders and to Germany. The district of La Villette is quite clearly limited, even isolated: to the west and north by the railway lines of Gare de l'Est;



Fig. 1. Aerial view of the Parc de la Villette in Paris (Philippe Guignard, 2018).

to the south by the slopes of the hill of Belleville; and to the east, by the ring road ("le Périphérique"), that surrounds the city of Paris and which took the place of the old fortifications dating from the early eighteenth century. The Parc de la Villette is the last large park planned in Paris. It occupies a large industrial wasteland (the former central slaughterhouses) and concentrates a dozen cultural institutions, including: the Cité des Sciences et de l'industrie (a science museum), the Cité de la Musique (mixing a music museum, several concert halls, a high school of music, and recently the new Philharmonie de Paris), the Grande Halle de la Villette and the Zenith (a large concert venue for pop and rock music).

Therefore, this very architectural park constitutes a rich ground to cross various inter-related parameters: The tourism industry, in its various forms (in particular the cultural tourism); The role of contemporary architecture both as an end and a means for this industry; The extension of the field of heritage (in particular the industrial architecture of the nineteenth century) and the link between the heritage value and the touristic attraction.

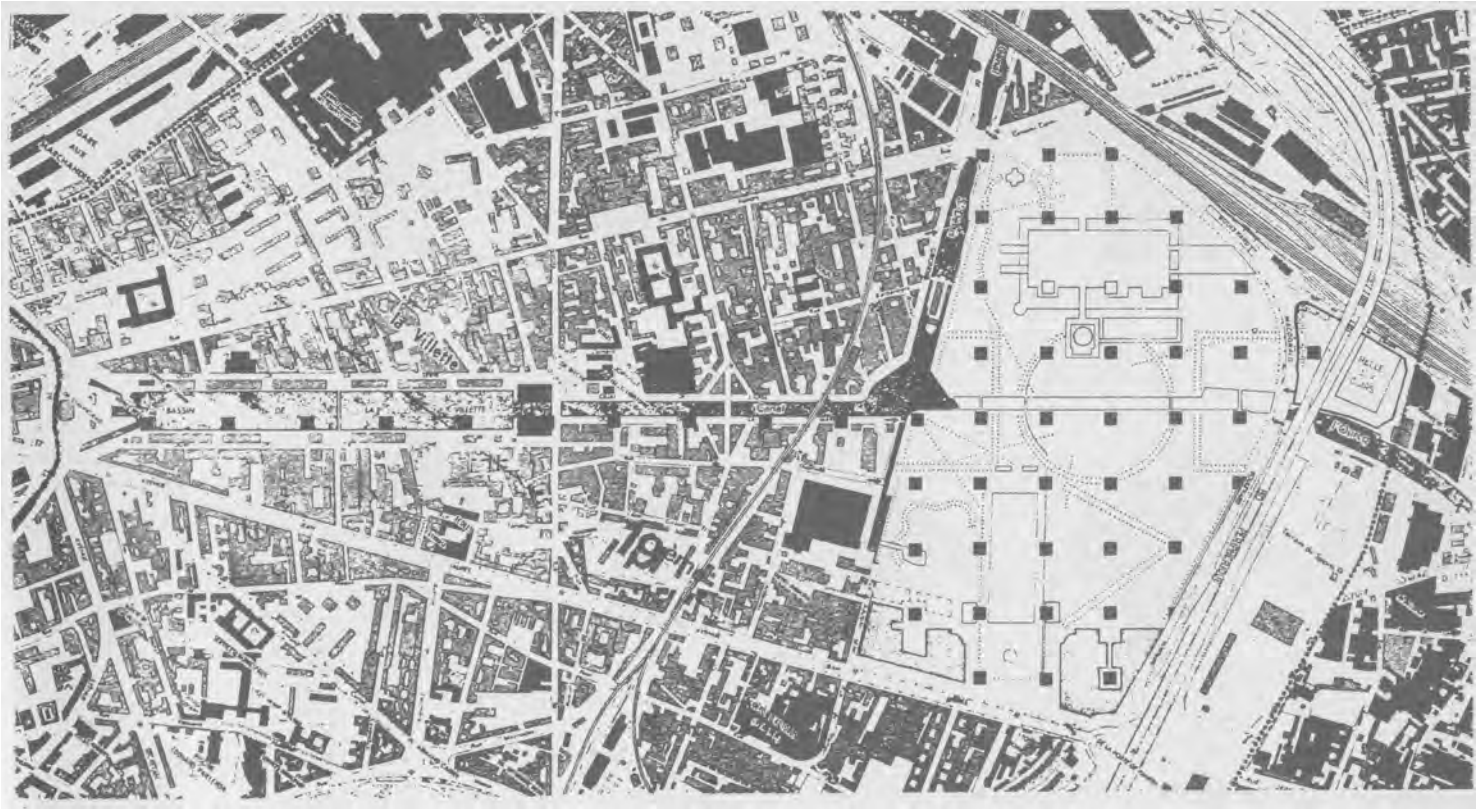


Fig. 2. Situation plan of Bernard Tschumi's winning entry to the Parc de la Villette Competition, 1982 (published in *Cinéma Folie*, Seyssel, Champ Vallon, 1987, p. 2).

The Parc de La Villette is especially famous among architects or architecture amateurs because it has been concentrating the signature of several designers of international reputation for thirty years: Jean Nouvel who built the new Philharmonie de Paris, inaugurated in January 2015; Christian de Portzamparc who was the author of the Cité de la Musique which opened in two steps between 1990 and 1995; but especially Bernard Tschumi who was the winner of the international competition for the Parc de la Villette, in 1982, with a very abstract and conceptual project that marked the history of contemporary architecture. (Fig. 2)

Very inspired by his previous researches on spatial notation in music, dance or cinema, his project superimposed three formal systems: the surfaces, i.e. large lawns available for all uses; the lines, which are the systems of

circulation, either fast, in a straight line, or slow, through a five kilometers walk, called "cinematic" because imagined as the montage of landscape events; the points, consisting in the famous system of the "Folies", small buildings that host and disseminate the elements of the program and which are located on a regular grid pattern, spaced at 120 meters apart. Recognizable by their red color and their intriguing shape resulting of the deconstruction of the same elemental cube, these objects punctuate the entire park, in order to give a form of unity and continuity to this large area of fifty five hectares. These three formal systems (points, lines and surfaces) are intentionnaly independent and their overlap is intended to generate encounters, uncertainty and unexpected events. Tschumi had the ambition to make this park an "open work", as Umberto Eco would say, and in any case the prototype of "the urban park of the Twenty first century" (E.P.P.V., 1982: 2). Even though the official inauguration took place in October 1987, the opening of the second phase of the Cité de la Musique of Portzamparc in 1995 marked a moment of provisional achievement of the operation of the Parc de la Villette started twenty years earlier.

LA VILLETTE ON THE TOURIST MARKET

However, in spite of this extraordinary density of architectural events and cultural facilities, it is clear that, for the general public, La Villette is not the district of Paris which has the best touristic attractiveness. A fast check on Tripadvisor, the american travel website, gives an approximation of the value of La Villette in relation to other Parisian neighborhoods on the touristic market¹.

Tripadvisor divided Paris into twenty neighborhoods, which don't correspond to the twenty administrative districts but rather to kind of "ambience units" as Guy Debord and the situationists would have said. These neighborhoods are sometimes defined as a territorial area (Oberkampf), sometimes from a remarkable urban element that crosses it (an avenue or a canal), sometimes from its main tourist attraction (the Louvre or the Eiffel Tower), sometimes in according to its commercial specialization ("High-street shopping and lively bars" at Les Halles), sometimes according to its community orientation (gays and Jews in the

¹<https://www.tripadvisor.com/NeighborhoodList-g187147-Paris_Ile_de_France.html> (Date accessed: October 3rd, 2018).

Marais, Asian people around Place d'Italie). The website presents them on one page, arranged in alphabetical order, with a short predicative comment, in order to give an overall impression and the main elements of attractiveness: "Eiffel Tower/Invalides" is "The Grand Paris of postcards brought to life"; "Saint Germain des Prés" is "every day here can turn into a chic Sunday afternoon"; "Louvre/Royal Palace" is "The gold-plated heart of luxury and culture". "La Villette" is more modestly described as a place where it is possible to "get a fresh perspective".

In this Parisian tourist survey, La Villette appears at the bottom of the list: not only because the alphabetical order is unfavorable to it but because it does not benefit from a valuable identity. Therefore, its identity seems to be defined by default: it's the neighborhood where you can escape from the metropolitan intensity of Paris, to catch your breath. This way of defining La Villette as an elsewhere, as an outside is also a constant in the history of this neighborhood.

It must be remembered that La Villette was not part of Paris until 1860 when the emperor Napoleon III annexed the peripheral suburbs to the Capital city. Until that date, La Villette was only a village, which was separated from Paris by a gate and which developed along the road to Flanders². Like many suburban villages, La Villette was a favorite leisure destination for the Parisians. They came here to have fun in the bars, the *ginguettes* and the dance halls, all these places of pleasure which took a great advantage of being outside the walls, in term of taxation and rules.

The other fact that strongly determines the identity of this district of La Villette was the construction of the system of canals. First, it was the construction of the Canal de l' Ourcq and of the Bassin de La Villette under the First Empire, in order to bring safe water to Paris from the Ourcq River. These two canals were inaugurated in 1808. 800 meters long and 80 meters wide, the Bassin de La Villette lay in front of the rotunda which was designed by Claude Nicolas Ledoux and which marked the city gate. Under the Empire and then under the Restoration, The Bassin de La Villette quickly became a very popular place of recreation and leisure for the Parisians. In the summer, the main activities were boating, swimming, and sometimes, nautical jousting (Fig. 3).

² For a detailed historical account about La Villette, see (Backouche, 2010: 47-86).



Fig. 3. Victor Adam, "Joûtes sur l' eau à la Villette" [nautical jousting in La Villette], circa 1830 (Musée Carnavalet, Paris).

In winter, there were sledding or ice skating, when the basin was frozen. It is interesting to compare these recreational practices of yesterday and those of today. During 2017 summer's heat wave, young people from the suburbs used to bath illegally in the canal de l' Ourcq, and to have fun diving from the Bernard Tschumi's footbridges.

The fun and recreational practices observed in La Villette seem to have relatively stable characteristics over the long term: they occurred in an urban space that was viewed as an outside, distinct from the center of Paris. As such, the urban space appeared more open, less constrained, less regulated. In this way, La Villette clearly presents a dimension that Michel Foucault would have termed as heterotopic:

Places of this kind are outside of all places, even though it may be possible to indicate their location in reality. (...) Such, for example, are the fairgrounds, these marvelous empty sites on the outskirts of cities that teem once or twice a year with stands, displays, heteroclite objects, wrestlers, snakewomen, fortune-tellers, and so forth (Foucault, 1967: 48)³.

³ "des sortes de lieux qui sont hors de tous les lieux, bien que pourtant ils soient effectivement localisables (...) Telles sont les foires, ces merveilleux emplacements vides au bord des villes, qui se peuplent, une ou deux fois par an, de baraques, d' étalages, d' objets hétéroclites, de lutteurs, de femmes-serpent, de diseuses de bonne aventure".

AN INDUSTRIAL AREA

Of course, this historical comparison should not overshadow the essentially industrial vocation of La Villette from the 1820s to the 1970s. In 1826, the basin of La Villette was connected to the Seine River by the Canal Saint-Denis and the Canal Saint-Martin and became the most important trans-shipment port of Paris, where transited a huge amount of goods coming from the Port of Le Havre. However, it should be noted that the industrial exploitation of the canal didn't make disappear its ludic and festive uses. They continue to exist, but in a way which was more controlled by the port and the municipal authorities. For example, in 1885, the same year an article was published on the hard work of the dockers at La Villette⁴, the municipal authority organized a "great nautical fair" which offered an impressive list of attractions, including nautical jousting, seahorse racing, fishing, boating or swimming derbies and a great open-air ball⁵.

But it was the opening of the central slaughterhouses in 1867 that dominated for more than a century the industrial vocation of La Villette. Built under the initiative of the prefect Haussmann, this new infrastructure was located on both sides of the canal de l' Ourcq on a vast piece of land of fifty four hectares, which was confined inside the new fortifications and which is now occupied by the Parc de La Villette. Planned according to a project of Victor Baltard (architect of Les Halles, the central market of Paris) (Allard, 2012), the site was divided into two distinct parts (Fig. 4). South of the canal, there was the arrival and the sale of the cattle, under three large iron halls: the largest, in the middle, hosting the market for the beeves, and two smaller ones, hosting respectively the sheep (to the east) and the pig markets (to the west). North of the canal, there were the slaughterhouses proper, organized in specialized pavilions by types of animals. Each pavilion was divided into three parts. The central span, the place of slaughter, was in open air and covered with a glass ceiling. The meat market of La Villette was a vast and hyper-rationalized industrial complex, served by roadways, waterways and railways, and enclosed by fences. It has intensely operated until the second postwar period, when the site was the subject of a major modernization process.

⁴ "Les débardeurs du Quai de Loire à La Villette", *La Petite Presse*, November 18, 1885, p. 2.

⁵ See: the "Grande fête nautique" poster conserved by the Musée de la Batellerie (Conflans Sainte-Honorine, France), fonds Carivenc, boîte 87.

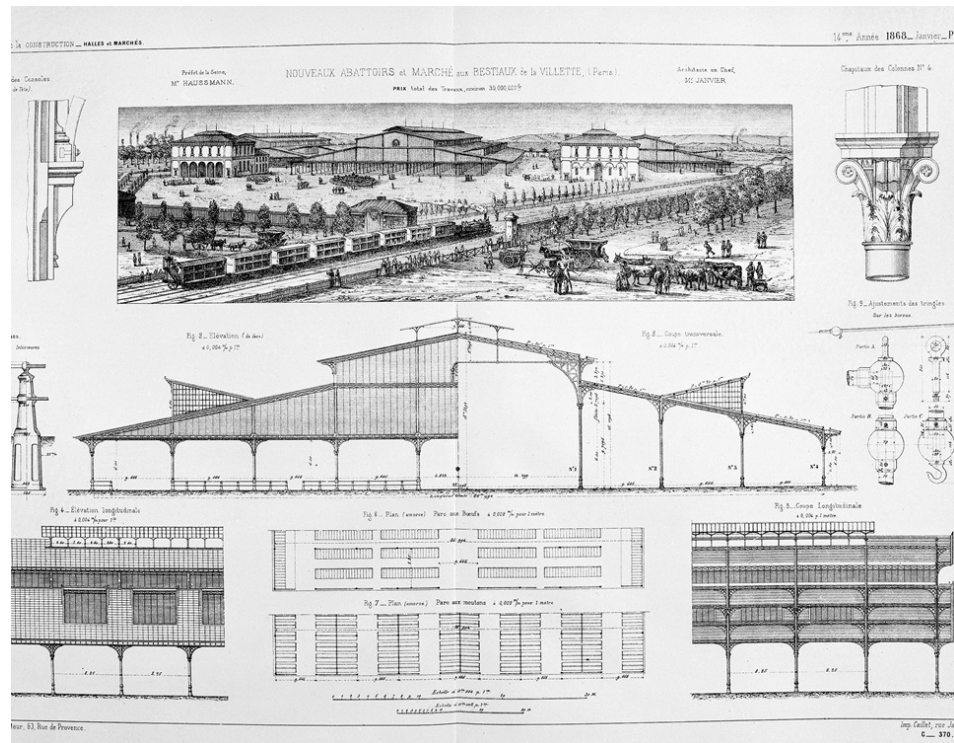


Fig. 4. New meat market and slaughterhouses designed by Louis-Adolphe Janvier, published in *Nouvelles Annales de la Construction*, 1868, pl. 14.

Anyway, the same remark could be made about the slaughterhouses as about the Bassin de La Villette. The industrial activities didn't exclude practices of heterotopic nature. La Villette attracted the Parisian bourgeoisie first and foremost for its restaurants, famous for the quality of their meat, but also for more strange forms of consumption: as, for example, a ritual, which doctors recommended to their patients suffering from tuberculosis, and that consisted in drinking a cup of warm blood every day from a freshly slaughtered beef (Rouleau, 1997: 357). This therapeutic ritual paradoxically submitted these bourgeois to an uncomfortable situation that was both exciting and disturbing. Current iconography emphasized the contrast between the fragile body of elegant Parisian women and the crudeness and brutality of La Villette's butchers (Fig. 5). These images depicted the mix of fascination and repulsion they felt during their daily trip to La Villette, far from their secure neighborhoods. This trip was a displacement both in space and in the social and moral order, a strange, exotic and almost phantasmagoric experience.

Fig. 5. Blook drinkers in La Villette, depicted by Louis Bombled, "Au Abatoirs," circa 1890 (Musée Carnavalet, Paris).



AN OPEN WASTELAND

The transgressive and heterotopic dimension of La Villette strangely lasted after the closure of the slaughterhouses in 1974, when the site became a vast industrial wasteland. From the 1950s onwards, the slaughterhouses had been significantly transformed and densified by the City of Paris, mainly on the north bank of the canal. Typical of the euphoria of the postwar decades, called in France the "Thirty Glorious years", the project was to modernize the site in order to increase production. The large halls of the nineteenth century were kept in the south bank, but the slaughterhouses were entirely rebuilt according to the industrial model of the factory and the assembly line.

Designed by architect and engineer Jean Sémichon (Orlandini, 1999: 96-101)⁶, the project included four parallel structures, housing four distinct and successive functions: The building for the stalls, completed in 1964, on the south bank; the building for the slaughter lines, completed in 1969; the cold storage building, completed in 1968; and the big sales rooms, remained

⁶ Entretien avec Jean Sémichon.

unfinished. Unfortunately, the development of the refrigerated wagons and trucks gradually favored the smaller slaughterhouses located near the breeding sites and made obsolete these colossal and hyper-centralized facilities (Fig. 6). This national meat market never really worked and resulted in a huge economic fiasco.

In 1970, the site passed from the hands of the city to the hands of the State that suspended the construction work in May of the same year. In nineteen 1971, the Ministry of Finance delegated one of its senior officials, Jean Sérignan, with the mission to solve the financial problem and to think about the best uses of the existing buildings, totaling 40 hectares of floors. Remaining in this position until 1979, Jean Sérignan made choices that foreshadowed the future project of the Parc de La Villette. His main strategical options were mainly confirmed by the later redevelopment of the site in the eighties: The refurbishment of the main industrial buildings; the massive demolitions to make place for a large urban park; but, first of all, the substitution of the production industry by the cultural industry in all its forms (Fig. 7).

A very interesting aspect of Jean Sérignan's action was his early choice to open the site to more or less spontaneous cultural activities (Fig. 8): He later said:

At La Villette, we made an "anti-wasteland". We could have closed the site, prohibited the access, while waiting for a decision of the public authorities. On the contrary, we chose to open the land and defined their new function on the basis of an analysis of the modes of appropriation of space. (...) The closing of Les Halles Centrales had clearly proved that an old industrial wasteland can be spontaneously transformed into a place of extraordinary animation (Orlandini, 1999: 57)⁷

While, on the northern part of the site, the slaughterhouses continued to operate in slow motion until March 1974, many and varied cultural activities invaded the southern part of the site: theater, circus, fun fairs, flea markets, political meetings and rock concerts (Fig. 9). The old stock exchange, a small neoclassical pavilion west of the Grande Halle, was used as a small theater. Between 1972 and 1985, this building, renamed "le Théâtre Présent", hosted avant-garde performances, music concerts, film screenings, children's shows or scientific conferences. This pavilion has later been integrated into the project of the Parc de la Villette and still operates as a theater today. (Fig. 10)

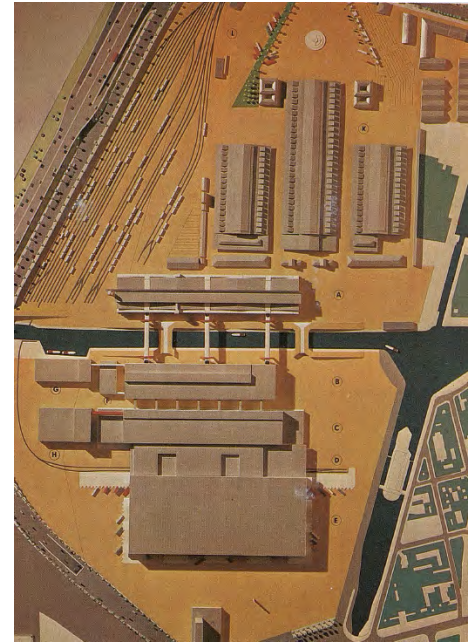


Fig. 6. Jean Sémichon's design for the new slaughterhouses (published in *Paris Projet*, n.° 15/16, 1976, p. 16).

⁷ Entretien avec Adrien Fainsilber.

Fig. 7. Aerial view of the site of La Villette, showing the old meat market (in the foreground) and the new slaughterhouses (in the background), 1969 (Roger Henrard, Musée Carnavalet, Paris).

Fig. 8. Extract from an article written by Jean Sérignan ("La vie ne s'est jamais arrêtée à La Villette", *Paris Projet*, n.° 15/16, 1976, p. 88).





Another example of this cultural invasion of the wasteland was the use of the hall of the sheep market as a rock concert venue. In the early 1970s, there was really no place in Paris to host pop-rock music. A young production company undertook the refurbishment of this abandoned hall for hosting this kind of concerts. Smaller than the Grande Halle, it had nevertheless a capacity for ten thousand people. Between 1975 and 1984, the hall, renamed "Pavillon de Paris", hosted about one hundred and sixty concerts: including the Rolling Stones, Bob Marley, Bob Dylan, James Brown, David Bowie or Frank Zappa.

In addition to these cultural activities, rough green spaces were opened to the public in April nineteen 1978, near the canal de l' Ourcq. There was, for example, the famous "Dragon de la Villette" which was one of the main attractions of the site and that Bernard Tschumi later kept in his project (Fig. 11). It was the sculptor François Ghys who built this huge installation for children, using demolition materials from the old slaughterhouses (scrap metal, wooden planks, steel sheets) and according to safety standards of another time. There was also the first skate park ever built in France. With a surface area of 3500 square meters, the "Skate Park Villette" immediately attracted three thousand riders every weekend and was an important milestone in the introduction of skate culture in France.

During this period, even though no major project was undertaken – apart from the demolition of most buildings of the industrial slaughterhouses –



Fig. 9. View of the site of La Villette, circa 1975, showing (in the foreground) the "Nouvel Hippodrome de Paris" (a circus managed by Jean Richard) and the new industrial slaughterhouses (in the background) (Archives Vincent Boudierlique).

Fig. 10. Fun fair in the front of the Grande Halle of La Villette, 1980 (Marcel Kérignard, archives EPPGHV, Fonds-SEMVI).

Fig. 11. The "Dragon", children playground designed by the artist François Ghys, 1979 (François-Xavier Bouchard, archives EPGHPLV).



more than one million visitors per year attended the wasteland of La Villette. This crowd converged towards this place because it offered certain activities that were quite absent from the rest of Paris either because they are noisy, messy or dangerous or because they require a lot of space.

Anyway, it is clear that the idea of La Villette as a large open park which would be a condenser of a wide range of alternative cultural practices in permanent effervescence and evolution was not the result of a post-structuralist intention of Bernard Tschumi. It was rather the result of relatively permissive programmatic orientations of the State in the 1970s. Public authorities not only considered La Villette as a perfect outlet for emergent urban cultures and practices, but they also considered these practices as the best way to liven up this wide wasteland in the inner city of Paris.

Since the 1970s, La Villette has concentrated all aspects of what is called "Culture", a word whose definition significantly expanded in the language and action of public authorities in this period. The key figure of Jack Lang, Minister of Culture of François Mitterrand in the 1980s, fully embodied this expanded

vision of culture, adding to traditional elite arts (painting, sculpture, music) not only more recent mediums such as photography, radio or cinema but also various spheres of pop culture: rock music, hip-hop dance, skateboarding, comic books, circus, handicrafts or even cooking. So this bottomless notion of culture includes a strange mix of art, science, entertainment, leisure and lifestyle. As an emblematic Minister of Culture, Jack Lang became one of the main actors of the planned substitution of production industry by cultural industry or by what Jeremy Rifkin, in his text *L'âge de l'accès, la vérité sur la nouvelle économie* (2000), has called "cultural capitalism" (Cusset, 2006: 329). Under his mandate, the wasteland of La Villette, which was a kind of laboratory for this substitution, became the site of an ambitious project of urban and cultural development.

CONTRASTED ATTITUDES TOWARDS HERITAGE

As a matter of fact, from the first reflections of Jean Sérignan, in the 1970s, the redevelopment strategies of the site favored culture, with the construction of a set of major cultural facilities. The two firsts were installed in some structures of old slaughterhouses that were considered worthy of preservation or that would have cost too much to demolish: the Grande Halle of La Villette and the Cité des Sciences et de l'Industrie. Preceding the Bernard Tschumi Park project, these two examples are interesting for several reasons. First, they illustrate the clear political orientation in favor of cultural industry. Second, these two examples reflect two opposite attitudes towards the industrial heritage, two examples of heritage manipulation or "détournements" (Fig. 12).

The Grande Halle was built in 1867 under the direction of Louis-Adolphe Janvier, chief architect of the slaughterhouses, but according to plans designed by Victor Baltard (Alard, 2012: 1). With a surface area of 26,000 square meters, covered by a cast-iron structure, the Halle aux Bœufs was the largest of the three meat market halls. Disused since 1973, the Grande Halle housed many temporary events that Jean Sérignan has allowed to develop in La Villette during the seventies, including flea markets or scrap fairs. In the meanwhile, the public authority operated an architectural inventory of the site, selecting the structures that will be demolished and

Fig. 12. Deconstruction of the pork and veal market in 1980 (GH démolition, archives Reichen et Robert & Associés).



those that will be retained. South of the canal, the two small halls, too restrictive for future developments were sacrificed. However, because of its central location and its functional potential, the Grande Halle was preserved. Anyway, following the outcry against the destruction of Les Halles Centrales of Victor Baltard in the center of Paris between 1971 and 1973, this period was a time of revaluation of the nineteenth century industrial architecture. As a result, the Grande Halle de La Villette was classified as a historic monument in March 1979, along with the neoclassical pavilions that flank it at each corner. Between 1983 and 1985, the architects Bernard Reichen and Philippe Robert, who became the French specialists of this type of reconversions, refurbished it⁸. The Grande Halle was transformed into a huge multipurpose hall which offered eclectic uses (including music, theater, dance, exhibitions), but which was also rented to companies for private and corporate events (for example the “Airbnb Open” event, the same weekend as the Paris terrorist attacks of November 2015).

Emblem of the heritagization (Bujdosó *et al.*, 2015: 307-315) of the nineteenth century iron architecture – even though the other two halls covering nearly three hectares have been erased – the Grande Halle became one of the symbols of La Villette, its face and its façade.

Opened in March 1986, on the northern part of the site, the Cité des Sciences et de l'Industrie had a very different story. Designed by the architect Adrien Fainsilber, winner of the architectural competition in 1980, this huge cultural facility is today the main tourist attraction of La Villette. Its attendance is quite stable with an average of 2.5 million visitors per year. It's one of the ten most visited sites in Paris. Envisioned by the State as a kind of “Centre Pompidou” for Science and Technology, it forms also with Beaubourg the two main examples of High Tech architecture in Paris. Nevertheless, unlike the Piano and Rogers building, the Cité des Sciences is not a creation *ex nihilo* but the refurbishment of one of the main buildings of the industrial slaughterhouses. In an interview, Adrien Fainsilber said: “Some believe that I built the huge pillars and the metal beams that we see on the façade” (Orlandini, 1999: 85). Actually, he didn't. This was the structure of the building that housed the sales hall of the slaughterhouses (Fig. 13). Designed by Jean Sémichon, its construction began in 1966 and was interrupted in 1973. This initial structure could be described as a parallel series of four colossal porticos, each consisting of five huge concrete pillars on which rest four lattice beams

⁸ Authors of the reconversion of the Pavillon de l'Arsenal (1988), the Halle Tony Garnier in Lyon (1988), and the Noisiel factory for Nestlé in Champ-sur-Marne (1993-1996), the same architects were responsible for a second campaign of works on the Grande Halle between 2005 and 2007.

Fig. 13. Construction of the Cité des Sciences et de l'Industrie designed by Adrien Fainsilber, in the sales hall of the industrial slaughterhouses, 1981 (Archives EPPGHV fonds SEMVI).



with a clear span of sixty-five meters. The building thus offered three longitudinal spans of thirty-five meters, free of any structure, and relatively flexible in term of use. In spite of this alleged flexibility, the reconversion of this huge building of 150 000 square meters required the destruction of most of the existing floors and nearly 7,000 tons of material had to be extracted. The becoming of Sémichon's building is quite paradoxical. On the one hand Fainsilber's project highlighted its existing structure by painting in blue the lattice beams, by covering the concrete pillars with granite stone and by digging deep moats around the building. But, on the other hand, the whole urban operation of the Parc de La Villette involved the obliteration of a huge part of the industrial memory of the site, especially the post-war modern slaughterhouses, both a strategic error and a financial fiasco, that everybody wanted to forget. (Fig. 14)

These buildings whose massive presence marked the landscape of La Villette until September 1980 are today not only almost totally erased from the picture but also from the memory itself; even though François Barré, director of the mission for the Parc de la Villette (1981-1989), has always affirmed that the project should bear the industrial memory of the old slaughterhouses and that "the technical and industrial culture" should be considered as "an integral part of our culture"⁹. Actually, as anywhere else, the shaping of industrial memory and heritage in La Villette was very selective. (Fig. 15)

⁹ Cf. entretien télévisé de François Barré, FR3, 16 juin 1985, <<http://www.ina.fr/video/I00012594/la-conception-du-parc-de-la-villette-video.html>> (Date accessed: October 3rd, 2018).



Fig. 14. "ça viiiibre à La Villette!" [pulsating times in la Villette], advertisement published in *Paris Projet*, n.° 27/28, 1988, pp. 284-285.

CONCLUSION

Eventually, the Parc de la Villette seems to have become what its critics foresaw as early as the mid-1980s. For the architectural critic Michel Vernes, it is "a hollow tower of Babel, an universe in reduction" (Vernes, 1983: 121). The historian Danielle Voldmann saw it as a mix of Abbey of "Thélème and Disneyland" (Voldmann, 1985:19-30). And the philosopher Jean Baudrillard spoke of "a modern cloister of the 21th century", "the *Jardin d'Acclimatation* of the everyday life" and "a museum of the public space" (Baudrillard, 1987: 4-5) at the time of its disparition. Anyway, the Parc de la Villette became the perfect embodiment in space of a broader conception of culture, in almost all its aspects: from mass entertainment to avant-garde creation, through art and science, music and sports, education and recreation, Dionysian feast and Apollonian contemplation.

Secondly, we observe in La Villette something that was persistent throughout its long history: a fundamental tension between organisation and appropriation, between control and transgression, between centralized top-

¹⁰ See "Le Parc de La Villette, le parc des années 1980" (Radio Broadcast, France Culture, prod.: Camille Juza), August 19th 2017, <<https://www.franceculture.fr/emissions/le-genie-des-lieux/le-parc-de-la-villette-le-parc-des-annees-80>> (Date accessed: October 3rd 2018).



Fig. 15. Aerial view showing the Parc de la Villette (in the foreground) and the near suburbs of Paris (Pantin, Aubervilliers, etc.) (Philippe Guignard, 2018).

down planning and bottom-up development of spontaneous and potentially transgressive practices. This transgressive dimension is even assumed, invoked as a marketing argument by the current president of the public institution managing the site, Didier Fusillier¹⁰.

Even if it is relative, the tourist attractiveness of the Parc de La Villette is today not negligible. Nearly 4 million visitors visit it each year, 10 to 13 % of

them coming from abroad or from French other regions¹¹. This tourist flow benefits both from the unprecedented development of the touristic industry in the center of Paris but also from an emergent tourism in the north east of the "banlieue" of Paris. In this suburban territory, as the last brochure of the Paris Tourist Office points: "The wastelands, the industrial halls, the disused factories attract in particular the world of the contemporary art and that of the luxury" (Office du tourisme et des congrès de Paris, 2018: 19). The brochure first mentions the city of Pantin, connected to the Parc de La Villette by the Ourcq Canal, where art galleries¹² and major advertisement¹³ and haute couture companies such as Hermès or Chanel have recently been established. So the phenomenon that puts in loop the expansion of cultural industry, the gentrification of the popular districts, the heritagization of industrial buildings and the development of niche tourism, which one observed in the Parc de La Villette seems to now extend to the near suburbs.

BIBLIOGRAPHY

- ALARD, Florie (2012), "La maîtrise d'œuvre de halles de l'ancien marché de La Villette", *Livraisons d'histoire de l'architecture*, n.° 23, pp.1-10. Available at <<http://lha.revues.org/123>> (Date accessed: September 31st, 2016).
- BACKOUCHE, Isabelle (2010), "Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne Les usages du Bassin de La Villette au XIXe siècle", *Histoire & Mesure*, vol. XXV, n.° 1, pp.47-86.
- BUJDOSÓ, Zoltán, et al. (2015), "Basis of heritagization and cultural tourism development", *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, n.° 188, pp. 307-315.
- ETABLISSEMENT PUBLIC DU PARC DE LA VILLETTE (E.P.P.V.) (1982), *Parc de La Villette. Concours International*, vol. 2 (Programme). Paris: Etablissement Public du Parc de la Villette.
- FOUCAULT, Michel (1984), "Des espaces autres", *AMC*, n.° 5, october 1984, p. 48.
- OFFICE DU TOURISME ET DES CONGRÈS DE PARIS (2018), *Paris: Architecture et Design*, dossier de presse. Available at <<https://presse.parisinfo.com/thematiques/paris-art-et-culture/paris-architecture-et-design>> (Date accessed: October 14th 2018).

¹¹ Statistics of the Etablissement public du Parc et de la Grande Halle de la Villette (EPPGHV), <<http://archive.pro.villette.com/fr/animations-promotionnelles/public-cible/>> (Date accessed: October 3rd, 2018).

¹² For example, in 2012, the austrian art dealer Thaddaeus Ropac opened a new gallery in Pantin, in an old factory refurbished by the architects Buttazzoni & Associate.

¹³ In autumn 2016, the advertising company BETC moved in the former "Magasins généraux", refurbished as a new "center for creativity" by the architect Frédéric Jung.

- ORLANDINI, Alain (1999), *La Villette 1971-1995: Histoires de projets*. Paris: Somogy.
- ROULEAU, Bernard (1997), *Paris, histoire d'un espace*. Paris: Seuil.
- VERNES, Michel (1983), "Où s'achève le siècle et la ville", *Architecture intérieure CREE*, n.° 192-193, janvier-mars, p.120-123.
- VOLDMANN, Danielle (1985), "Le Parc de La Villette: Thélème ou Disneyland?", *Vingtième Siècle*, n.° 8, octobre-décembre, pp.19-30.

LA CREACIÓN DE UN NUEVO IMAGINARIO URBANO EN BOULOGNE-BILLANCOURT (*GRAND PARIS*). UNA CIUDAD ATRACTIVA PARA EL VISITANTE CULTURAL Y EL INVERSOR*

Pilar **AUMENTE RIVAS**
Universidad Complutense de Madrid

La deslocalización de la industria ha generado la crisis del estatus de las ciudades y las metrópolis, a las que ha lanzado a la reestructuración de sus recursos y la reinención de sus dinámicas, en un esfuerzo desesperado por sobrevivir en la lucha por un puesto óptimo en las escalas de competitividad por la atracción de inversiones. Debido a ello, se trazan estrategias para lograr la renovación de la imagen que se desea promover como identitaria de la nueva entidad urbana.

París se encuentra inmersa en esta dinámica de transformación en metrópoli posindustrial y necesita de su antigua *banlieue* para llevar a cabo su proceso de neometropolización, para ello es preciso que las ciudades de sus dos coronas, fundamentalmente de la primera, culminen su renovación apoyadas, como la capital misma, en la cultura y la innovación, lo que está suponiendo una readaptación urbana de primera magnitud.

En ese contexto metropolitano, la ciudad de Boulogne Billancourt, continuación natural de París por el sudoeste —siguiendo el meandro de *la Seine*— está en un estadio bastante avanzado de transformación y en proceso de consolidación de su nueva imagen, a costa, eso sí, de dejarse por el camino parte de su identidad.

Históricamente Boulogne-Billancourt mantuvo imágenes por separado: Boulogne creó la imagen de ciudad residencial, de segunda vivienda (en primera etapa: villas campestres), y Billancourt mantuvo la suya propia durante siglos, hasta 1925-1926¹, en que se integraron en una sola ciudad. Boulogne fue pronto conocida por su actividad de limpieza de la lencería proveniente de los grandes hospitales y casas nobiliarias parisinas; con el

* Este artículo forma parte de los resultados del proyecto de investigación "Distritos Culturales: imágenes e imaginarios en los procesos de revitalización de espacios urbanos" (Ref. HAR2015-66288-C4-2-P). MINECO Plan Nacional I+D+i. Proyectos de Excelencia..

¹ La unificación es un proceso que se inicia en 1924 y culminó en tre 1925-1926.

paso del tiempo, esta labor se fue tecnificando, sobre todo a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Su ubicación, en el camino hacia Versalles, favoreció la implantación de segundas residencias extramuros de París. Billancourt, por su parte, tras siglos de vacío e inactividad, salvo la de una extensa granja, recibió un gran impulso durante la primera mitad del siglo XX como zona industrial, automovilística y aeronáutica (Farman, Voisin, Salmson), y cinematográfica², pero fundamentalmente con la implantación del *Hameau Fleuri*, colonia burguesa de residencias familiares en la que se instaló la familia Renault, a cuyo joven vástago, Luis, se debe el desarrollo de la investigación sobre el automóvil y la transformación de la plana de Billancourt en una de las industrias más potentes de la *banlieue* parisina.

LA IMPRONTA DE RENAULT EN BOULOGNE-BILLANCOURT

La política de compras y alquiler seguida por Louis Renault fue ampliando los solares dedicados a la fábrica en el entorno de la casa familiar. Primeramente de manera discontinua, después de forma más sistemática, la plana de Billancourt se fue colmatando hasta cubrir el terreno denominado *le Trapèze*. Se construía primero a base de cobertizos de madera sustituidos pronto por construcciones más estables, generalmente, no de forma exclusiva, con estructuras de metal; la mayor adquisición se hace a partir del estallido de la guerra de 1914. Las necesidades bélicas precipitaron y propiciaron, a su vez, la expansión a base de nuevas compras y alquileres. Entre otras construcciones se necesitaba establecer un gran taller para fabricar piezas de artillería (obuses); asimismo, era preciso un pabellón para aviones (Fridenson, 1998: 100). Así pues, según se iba ampliando el negocio se iban ensanchando los terrenos Renault hasta que en 1919 se concretó el deseo de ampliar en el terreno de la Isla Seguin, único baluarte de terreno campestre, casi sin construcciones, en la inmediación del complejo fabril.

El objetivo era abarcar todas las etapas del ciclo productivo, constituir la fábrica global, para no tener que depender de otras fábricas externas para piezas o accesorios. La diversificación de productos fue añadiendo en distintos momentos nuevas fabricas y talleres; así, por ejemplo, se añadió la usine "O" (Fig. 1) —dedicada a la construcción de aviones—, a una lista de grandes ateliers que eran denominados por letras en orden alfabético.

² Existieron en Boulogne unos primeros estudios denominados L'Eclipse, pero serán los estudios de Billancourt los que más importancia tuvieron, durante la primera mitad del siglo XX, rodando grandes producciones (*Napoléon* de Abel Gance). Hoy, en la misma ubicación, adaptados a las necesidades de la producción audiovisual actual, se alojan en un edificio del arquitecto estrella Portzampack. En Boulogne se implantaron también los llamados Estudios du Petit Monde Illustré (1940), gracias a la colaboración entre Leo Jannon (*metteur en scène*), un banquero y un industrial de Boulogne. El edificio data de 1941 con posteriores intervenciones. No será hasta 1947 que se constituyan los estudios conocidos como Studios de Boulogne que tuvieron un interesante desarrollo (*Mayerling*, *Fantomas*, *Moonraker*, *Indochina*...) y que hoy continúan su actividad dirigida fundamentalmente a la televisión, en una sede decididamente más reducida a causa de una reconversión de zona urbana, de cariz inmobiliario-especulativo.

Fig. 1. *Usine "o"* para la fabricación de aviones (Archivos Municipales de boulogne-billancourt 1fi100).



Entre 1919 y 1926 se va llevando a cabo la compra de terrenos de la Île Seguin, aunque no se cerrará hasta 1945, una vez fallecido Louis Renault, tras la permanencia en la cárcel acusado de colaboracionismo con los alemanes, en que la Regie Nacional nombrada tras la nacionalización de la empresa adquiere, por fin, la parcela Gallice. De la misma manera que Renault consiguió sortear las prohibiciones de apropiarse de los espacios públicos del Trapèze, cubriendo con tejados las calles que quedaban dentro de los límites del conjunto de las fábricas, y después transvasándolas como propiedad a sus *usines*, sobre todo durante la Gran Guerra, igualmente consiguió sortear las de construir en determinadas zonas de la isla, argumentando la importancia de su industria para el empleo y las finanzas públicas.

Desde los primeros momentos de la anexión de la isla, se instala una nave (220 x 20 m) que finalmente alojará la primera cadena de montaje. No hay que olvidar que Louis Renault, con la vista puesta en Estados Unidos, fundamentalmente en la industria de automóviles Ford, estuvo atento a las novedades de mejora de la producción que allí se ponían a punto. Realizó varios viajes desde 1911, pero en el de 1928 lo hizo acompañado de un equipo en el que se encontraba Louis Jannine, el ingeniero que debía preparar

el diseño de las estructuras de las construcciones fabriles y de la gran maquinaria maestra, además de otros aspectos. En la documentación por él elaborada se aprecia la insistencia e interés en la organización de espacios, lo que supone revisar la forma de los edificios, la disposición general de los *ateliers* y los planos esquemáticos, aparte de otras referencias de orden organizativo (Loubet, 2005: 62).

Por otro lado, la situación de la isla hacía imprescindible la construcción de un primer puente que vinculara Billancourt con la isla, el *Pont Daydé* (colgante), que venía siendo objetivo de Louis Renault desde el momento en que empezó a pensar en la isla como lugar de expansión. Un segundo puente, el *Pont Siebert* (cantilever), fue iniciado en 1930 (aunque la idea fue lanzada en 1926) para unir la isla con Meudon, hacia donde se ampliaban las *usines* desde 1926 hasta llegar a tener allí, en 1936, dos fábricas en plena actividad. Desde entonces, una vía férrea, de recorrido en el interior del conjunto de las fábricas Renault, atravesaba también ambos puentes enlazando con la red pública de trenes.

La explanada sobre plataforma que habría de quedar entre los dos puentes con el tiempo se cubrirá y se convertirá en lo que se conocerá como *l'Esplanade*, el lugar de reunión de los obreros, y punto fuerte de sus reivindicaciones. En 1929 se comienzan a construir allí los edificios números 3 y 6. El edificio 3 en carpintería metálica, con el eje central hiperelevado y cerrado en altura a doble vertiente escasamente peraltada, se preveía destinado a operaciones de montaje, acogiendo varias cadenas. Por su parte, el edificio 6 con varias plantas, construido en hormigón, se destina a la elaboración y pintado de las carrocerías. Ambos edificios se situaron sobre una plataforma, en el eje con la *grande usine* de Billancourt y junto al puente *Daydé*. En esa misma plataforma se situó el edificio número 5 dedicado al esmaltado y las operaciones de acabado de pintura. El edificio 8 se coronaba de chimeneas; inmediatamente cercanas al edificio se ubican las calles cubiertas que se dedican a la circulación de productos (Fig. 2).

Las construcciones, que se han ido extendiendo por toda la Isla, se rematan entre 1933-1934 con el piñón rodeado de árboles de la *pointe amont*. Este piñón se erigirá pronto en imagen de la firma, igual que ocurría con el frente de la punta *aval* que también servía de reclamo. Ambas constituían parte

sustancial de la identidad icónica de la marca. Bajo el piñón y recorriendo los contornos de la isla corría una pista de pruebas, a poca altura sobre el nivel de las aguas, que constituyó un zócalo sobre el que el piso alto de los edificios 23 y 25 se proyectaba en balcón corrido del lado de Billancourt y aparecía en aspecto cerrado del lado de Meudon. Por otro lado, en la punta aval, el problema de la conexión entre la central eléctrica que allí se había instalado y el resto de la isla —por el problema de la parcela Gallice, que seguía siendo de propiedad particular— se solventaba con la utilización de una pasarela aérea volada sobre el río que permitía la comunicación de personas y materiales. En esos años la isla ya estaba construida en toda su extensión, salvo en ese terreno que permanecía intocable. La portada emblemática de Renault en la *Place Nationale* (*Place Jules Guesde*, ganada por los talleres en 1919, o al menos apreciable en el catastro de 1919) data de los años treinta, posiblemente construida en las mismas fechas y por el mismo diseñador que el del piñón de la punta *amont* de la isla y el de la embocadura del puente *Daydé* de Île Seguin (Cez, 2011).

Esa década de los treinta fué muy fecunda en lo arquitectónico y urbanístico para la ciudad de Boulogne-Billancourt. Ya desde la década anterior la zona noreste de Boulogne va a cotemplar un desarrollo artístico-cultural importante, grupos culturales muy activos dan un impulso, a través de sus reuniones y actividades, muy destacable. En consecuencia, el área del *Fonds des Princes* irá colmatándose con residencias generalmente unifamiliares de relevante *standing*, en donde se irán asentando artistas consagrados que ubican en ellas sus estudios y talleres, dando lugar a una bolsa urbana de riqueza arquitectónica de gran calidad firmada por arquitectos estrella. A su vez, la ciudad en pleno desarrollo, creará una *city* o “Acropolis moderna” por iniciativa del *maire* Morizet, que alienta la renovación de la ciudad en clave moderna, mediante construcciones públicas de primer orden, como una nueva *Mairie* según el diseño propuesto por Tony Garnier y materialización de Debat-Ponsat, que no solo representaba un edificio actualizado, y funcional, sino que era la expresión material y visible de la renovación racionalizada de la burocracia administrativa municipal; y como la construcción de un Hôtel des Postes que habría de expresar la renovación de las comunicaciones y un centro médico que representara la moderna y actualizada medicina de carácter social. A lo que se unió la creación de una moderna biblioteca y



Fig. 2. Usines renault en el Trapèze e Île Seguin, años veinte (AC092012fi_2fi0090).

servicios municipales regulados, todo ello en el marco de un urbanismo de viabilidad más ágil (*avenue Morizet*, diagonal desde el Pont de Saint Cloud, hasta Marcel Sembat).

En Billancourt, la portada de Renault, en la *Place Nationale*, fue el punto de concentración de las protestas y reivindicaciones de los años cuarenta (1947) y sobre todo en 1952. En esa década, se crearon en Billancourt nuevos talleres de envergadura (1959): *la Fonderie y Mécanique* de Billancourt (UFMB) y los de *Carrosserie y Montage*. En los sesenta se hicieron transformaciones de pequeño calado que ayudaron a ir modelando la imagen de paquebote que se consolida en la década de los setenta con un crecimiento en altura, finalizando la colmatación de la isla con una densificación muy fuerte. Es en la década de los años setenta cuando se construye en sistema de dalle (plataformas artificiales de hormigón que permiten crear espacios en subterráneos de varios pisos y enlazar en superficie con edificios de gran desarrollo en altura) la *Cité de Pont de Sevrès*, creada en colaboración con el ayuntamiento y la

Fig. 3. Renault en Billancourt, Île Seguin, Meudon, e Île Monsieur (Archivos Municipales de Boulogne-Billancourt AC092012fi_6fi081).



Oficina de HLM, para dar alojamiento a trabajadores de Renault. Se trataba de un conjunto arquitectónico (edificios *Ardennes*, *Vosgues*, *Aravis*) costruidos con carácter público social, para alojar a trabajadores de cuadros medios de Renault. Exento, el conjunto Tridente corresponde a trabajadores de un nivel social mayor (Fig. 3).

La aparición en los años ochenta de la industria japonesa en el mercado europeo pondrá en tela de juicio la adecuación de la sede de Billancourt y de la fortaleza obrera Île Seguin. A comienzos de la década, Bernard Hanon, presidente de Renault, activa el proyecto *Billancourt 2000*, un plan para la reactivación de la planta de Billancourt. La intención era renovar las infraestructuras de las *usines*. El arquitecto Vasconi realiza dos propuestas para una *cit  del automobile* en la que se debía incorporar un "tecnocentro" puntero en investigación industrial específica. De la propuesta aceptada solo llega a implantarse el llamado *Atelier 57 métal* (1984), pues la caída de Hanon detiene el proyecto, y en 1985 se renuncia oficialmente a él. En 1989 se anuncia que la fábrica va a ser cerrada, por incapacidad productora adecuada (la empresa había llegado a ser deficitaria).

ÎLE SEGUIN TRAS EL CIERRE DE RENAULT

El tecnocentro no se construirá en Billancourt, si no en Guyancourt (Saint-Quentin-en-Yvelines), nueva sede industrial operativa de Renault. El esfuerzo económico necesario para su construcción (seis millones de francos) procede de la operación de venta Trapèze-Île Seguin, a lo que añadir los terrenos de Meudon y de los denominados Confettis (Île Monsieur, Sèvres, etc).

Inmediatamente Michel Rocard interviene desde el Estado. La ubicación de los terrenos justifica, entre otras causas, ese paso. La Société Renault, propietaria de los terrenos recibe con desazón la noticia de que el primer ministro de Francia abría una operación de reordenación de setenta hectáreas en la prolongación del dieciséis *arrondissement*, considerándolo "operación de interés nacional", para evitar la especulación inmobiliaria. Se encarga entonces a Jean-Eudes Roullier, *Inspecteur Général des Finances*, un estudio para clarificar el futuro de esta sede. Las reflexiones que Roullier presenta surgen a partir de sus numerosos contactos con los servicios del Estado concernidos (DDE, DRE, DRIR...) y otros organismos (INSEE, STP, AFTRP, SNCF, APUR, etc.) así como de los contactos y entrevistas mantenidos con los representantes de los municipios, del Departamento de Hauts de Seine y de Île de France.

En este estudio se pide la conservación de la memoria industrial del lugar y la creación de un polo de investigación y formación en altas tecnologías (*Cité scientifique internationale*)³, más la construcción de una sede para congresos y albergue, con la intención de ocupar la mitad de la constructibilidad total del sitio, aplicando sobre el resto la regla *deux pour un* (un metro cuadrado de oficinas por dos metros cuadrados de alojamientos), es decir, propone poca densidad para los despachos y la estimulación del alojamiento social (Carrel, 1999).

Las indicaciones de Roullier, recogidas en el informe *Réflexion pour l'opération d'urbanisme du site de Billancourt*, fueron remitidas a Michel Rocard en noviembre de 1990. El documento iba acompañado de dos estudios realizados por iniciativa propia: En primer lugar, un estudio estadístico del *Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF)*, titulado *La mutation du site de Billancourt, contexte et enjeux d'un projet*, dirigido por

³ Roullier insistió en el dominio científico de la formación y del alojamiento de los jóvenes, e introducía un matiz (Entretien a Jean-Eudes Roullier, 1982: 49) "yo propongo una *Cité Internationale de coopération Scientifique*, pero con una vocación diferente: la acogida de los ingenieros, los becarios extranjeros y franceses al servicio de las industrias punteras de la región".

M. G. Abadía. Se añadía un estudio del paisajista M. Alexandre Chemetov titulado *Le méandre de l'Île Seguin: 16 questions pour l'aménagement d'une boucle de la Seine entre le Pont du Garigliano et le Pont de Sèvres à partir des terrains Renault*⁴.

La propuesta fué rechazada inmediatamente, tanto por Renault (que veía poco rendimiento por metro cuadrado para sus terrenos), como por la ciudad. El plan de la Société Renault para la subvención de los gastos de la fábrica de Guyancourt con el dinero de una buena venta de los terrenos de Billancourt daba al traste, e igualmente el municipio vió con malos ojos una especie de intrusión del Estado en sus asuntos. En ese momento se decidió el futuro de Billancourt. Se tuvo la oportunidad de decidir a favor de la investigación y la ciencia, pero se decidió a favor de la especulación. Se optó, desde una consideración estrictamente comercial, por el dinero, frente al conocimiento y la vertiente social propuesta por Roullier como portavoz del Estado.

En 1991, no obstante, Jean Pierre Morelon, funcionario del Ministerio del Equipamiento, junto a Alexandre Chemetov y Renzo Piano realizan un nuevo estudio con formato de informe que valida la propuesta de Roullier, el cual proponía mantener la silueta de paquebote de la isla industrial, asegurando la memoria del lugar y valorando el interés del trazado; sin embargo, la llegada de un nuevo ministro acaba con el proyecto de interés nacional y encarga un nuevo proyecto ejemplar.

En el proyecto de Morelon se matizan algunos aspectos en función de una mayor rentabilidad económica de los terrenos: se reducen las dimensiones de la *Cité scientifique internationale* (una cuarta parte del programa global), lo que supone dejar mayor terreno para construcción de oficinas y para locales de actividades; quedaban así 400.000 m² para alojamientos, equipamientos colectivos y espacios verdes. Se hacía eco igualmente de otras reivindicaciones de los vecinos, limitando las alturas de los edificios, tanto en Île Seguin, como en el Trapèze, que entremezclaban su ubicación sin discriminarse sectorialmente, incluida la disposición de la *cit  scientifique* que se desarrolla a caballo entre el Trapèze e Île Seguin indistintamente. La previsión de transportes proporcionaba credibilidad a la propuesta⁵.

Una vez retirado el Estado, nuevos proyectos de distinta índole fueron presentados con escaso éxito, como el de la ciudad lacustre, o *cit  Bleue*

⁴<<http://discours.vie-publique.fr/notices/902032600.html>>.

⁵ ATTAC92. Val-de-Seine / Rapports ROULLIER – MORELON. Lundi, 16 avril, 2001. <<https://local.attac.org/attac92/spip.php?article21>>.

de Graziani, por entonces Maire de Boulogne-Billancourt. En el proyecto se abre el Trapèze al agua y se propone colocar en la isla una plataforma cuadrada a diez metros por encima del río, en donde se colocarían despachos y jardines suspendidos. En la ribera del *Trapèze* se planteaba abrir unos canales en cuyos bordes habrían de construirse una serie de alojamientos y oficinas; por debajo, en el subterráneo, se disponían una vía rápida y aparcamientos.

Desde que se cerraron las *Usines Renault* en el 1992, la situación sufrió un fuerte parón. La ciudad se vió inmersa en la problemática del proyecto *Centre-Ville*, complicado por la falta de financiación y las polémicas políticas (1995-2000). De otro lado, hay que tener en cuenta que el Estado negará al proyecto todo apoyo económico al priorizar en esos momentos los problemas urgentes de *aménagement* del norte y del este de París, sobre los del sudoeste, de los que se desliga. Por su parte, la Société Renault convocó un concurso internacional de ideas de carácter privado; al final fueron seleccionados siete equipos: Paul Chemetov y Borja Huidobro, Christian de Portzamparc, Richard Rogers, Piano Building Workshop, Bernard Tschumi, Chaix and Morel, y Reichen and Robert. El objetivo era conseguir ideas para la reconversión total de los terrenos Renault en Île Seguin y en el Bas Meudon; las propuestas debían acompañarse de un análisis de la rentabilidad del proyecto propuesto, el estudio de la pluralidad de las funciones y de una estrategia de implantación urbana⁶.

En 1997 un grupo de trabajo informal constituido por las colectividades y Renault, junto con la prefectura Fourcade audita a una serie de arquitectos, entre ellos a Nouvel, y elige tres de ellos (Chemetov, Jean-Pierre Buffi et Bruno Fortier). En el seno de ese grupo que tenía por costumbre reunirse cada quincena se propone (Jean-Pierre Fourcade) que Renault se dedique a la urbanización y que los políticos se encargasen de gestionar la zona central. A los equipos elegidos se les impone arrasar los talleres de Meudon, l'Île Seguin y Boulogne. La *Fourcade* tiene una idea clara, le interesaban más las relaciones del centro de la ciudad con el río y una concepción de la ciudad como lugar de paisajes compartidos. Los proyectos de Pierre Buffi, Paul Chemetov-Borja Huidobro, y Bruno Fortier fueron presentados en otoño de 1998 y el público eligió el de Fortier.

⁶ CITÉ DE L'ARCHITECTURE & DU PATRIMOINE. Musée des monuments français, 2015: "Aménagement des terrains Renault sur l'Île Seguin et le Bas-Meudon". (Archives de la Cité De L'Architecture & Du Patrimoine. Paris). Disponible en: <<https://www.citedelarchitecture.fr/fr/oeuvre/amenagement-des-terrains-renault-sur-lile-seguin-et-le-bas-meudon-0>> (Fecha de consulta: 14 de enero de 2020).

El proyecto de Jean-Pierre Buffi planteaba como idea central enlazar las tres sedes por medio de un parque-paseo. Se preveían grandes parcelas residenciales en torno a jardines ubicados con tal disposición que no cortaran la perspectiva desde los cotos de Meudon. En el propio *Meudon*, se proponía una plaza alta en torno de la estación, así como disponer un jardín en el que se pudiera situar una urbanización en bandas, al pie de una de las colinas (Bulletin municipal, septembre 1998).

Paul Chemetov se centraba fundamentalmente en la vinculación de Meudon con Boulogne-Billancourt y en plantar árboles en las riberas del meandro. Se preveía un damero de plazas cuadradas y de plantaciones para facilitar la multiplicación de vistas sobre el Sena. La ribera norte de la isla se planteaba como un *continuum* construido y la ribera sur se preveía más verde. Para las terrazas de Meudon se disponían construcciones y plantaciones (Chombard-Gaudin, 1999: 34). Chemetov no verá materializado el proyecto, sin embargo, desarrollará desde 1996 hasta 2001 el plan de la renovación del centro de la ciudad (*Centre-Ville*), en el cual actuó de coordinador general, consiguiendo otorgarle unidad estética a todo el conjunto del renovado barrio.

El proyecto de Fortier (1998-1999) sirvió de base al plan-programa adoptado por el *Syndicat mixte du Val-de-Seine* y constituye la cuna del PLU. En este caso, se valoraba la fachada al Sena, pero también las otras dos fachadas que dan al parque previsto en el *Trapèze*, en los antiguos terrenos Renault de Billancourt (Chombard-Gaudin, 1999: 34)

Frente a la consigna que se impone a los arquitectos para arrasar los talleres y construcciones industriales de Île Seguin, Jean Nouvel a través de un artículo en el diario *Le Monde* (6 marzo 1999) reivindica el valor patrimonial de la arquitectura industrial, que puede ser irremplazable para testimoniar un periodo histórico, y conector del orgullo de Boulogne-Billancourt por su "suntuoso" patrimonio de los años treinta (Le Corbusier, Mallet-Stevens, Tony Garnier, Patout, etc., afirmaba que "Mais l'île Seguin témoigne aussi des années 30. Et certaines architectures sans architecte, nées des hasards, des nécessités et des contraintes géographiques, sont irremplaçables" (Nouvel, 2005).

Nouvel reconoce la isla como uno de los principales símbolos del movimiento obrero del siglo XX en el que recuerda como en algunas ocasiones más

de 200.000 obreros se reunían bajo el gran *hall* convocados por los líderes comunistas. En su criterio la isla es salvable, depende del valor cultural que se le atribuya, y para lograr conservarla creó una asociación con arquitectos, intelectuales, artistas, ecologistas obreros y sindicalistas con el objetivo de demostrar que la isla tenía capacidad para asumir actividades múltiples, culturales y comerciales tan rentables económicamente como los edificios de oficinas o los de alojamiento de alto nivel, con restaurante hotel, polos multimedia y universitario (Écoiffier, 1999)⁷.

Sin embargo, su alegato no consiguió su objetivo. Un giro de ciento ochenta grados se produce al entrar en liza el deseo de Jacques Chirac de que Île Seguin acogiera una fundación de arte contemporáneo (1999). Las conexiones personales de Chirac con el multimillonario Pinault abocaban a la posibilidad de que finalmente la isla acogiera la extraordinaria colección de arte contemporáneo del magnate del arte. La proximidad de París, la gran disponibilidad de espacio y la opción de construir la sede a gusto del coleccionista parecían hacer de la isla la opción ideal (Lamarre, 2002).

Con la llegada de la Fundación Pinault se abren dos vías de actuación: una convocatoria de arquitectos que resuelve el propio Pinault eligiendo al arquitecto japonés Tadao Ando para construir el edificio que habría de alojar su colección, y, por otro lado, con vistas a la renovación integral de la Isla, se lanza el proyecto de creación de un polo científico que configurara junto a la fundación Pinault “La Isla de las dos culturas” (cultural y científica). Subileau en colaboración con François Barré, Michel Desvigne y François Grether (2001) concibieron este proyecto que conservaba parte de aquel otro basado en la ciudad científica que no llegó a realizarse. Tampoco este verá la luz. Se proponía la construcción de una residencia para investigadores e incorporaba la posibilidad de que fuera compartida por artistas cuyo diseño se confió a la arquitecta británico-iraní Farshid Moussavi, para ubicar los campus de la universidad americana con sede en París y la New York University de Jean-Paul Viguier, además de un hotel de cuatro estrellas y bares y restaurantes. El Instituto Nacional del Cáncer lanzó en este contexto su propio concurso de arquitectura para construir su sede, y a su vez se propuso a Rudy Ricciotti para alojar las salas de música actual que se preveían en el conjunto (Barré, Desvigne y Grether, 2008).

⁷ Matthieu Écoiffier afirmaba: “Jean Nouvel veut sauver le paquebot ouvrier. L’architecte milite pour que l’île Séguin ne soit pas rasée”, en el diario *Libération*, 6 mars 1999. Disponible en: <https://www.liberation.fr/societe/1999/03/06/jean-nouvel-veut-sauver-le-paquebot-ouvrier-l-architecte-milite-pour-que-l-ile-seguin-ne-soit-pas-ra_266835>.

Para ir adelantando en el proceso, se va trabajando en la descontaminación de la isla, extrayendo montañas de escombros y restos industriales y procediendo a la descontaminación de los suelos.

A pesar de que el proyecto de la isla de las dos culturas “De las Artes y las Ciencias” llegó a tener carácter operacional en 2003, también fue cuestionado. En 2004 el ayuntamiento de Boulogne-Billancourt lanza junto a la SAEM un concurso internacional para la creación de una fachada envoltorio para encerrar en el interior las distintas construcciones que en el futuro se levantarán en la isla. Las coordenadas a las que este proyecto debía responder eran mantener una altura de once metros, conservar el zócalo de la isla, crear un paseo a lo largo del contorno de la isla, imaginar una forma lineal que recordara las construcciones industriales, introducir un jardín de cuatro hectáreas y elementos transparentes. Tadao Ando, que trabajaba en el proyecto de Pinault, formó parte del jurado en esta ocasión, en un concurso que reunió a cincuenta y seis equipos, de los cuales fueron once preseleccionados, y cuatro finalistas: ARM Architetture (Poitevin y Reynaud), Nicolas Michelin, Dominique Perrault con Daniel Buren, y Bernard Tschumi con M. Crespin. Finalmente, el equipo ARM fue el elegido con una propuesta basada en una envolvente que acogería exposiciones y otras actividades, tratándose de una estructura ligera y transparente de once metros de alto, que ofrecía un paseo de dos kilómetros abierto en balcón sobre el Sena.

A pesar del trabajo que se desarrolló en torno a este proyecto, finalmente se volvió a rechazar el aire intelectual en la isla y se planteó un proyecto alternativo con carácter comercial, con algún anexo cultural y un jardín de esculturas extendido a lo largo de la isla anunciado por el consejero cultural del Elyseo (Barre). Por otro lado, a partir de la renuncia de Pinault⁸, según el propio Villepain, el gobierno se planteó llenar el vacío que su marcha suponía, proponiendo la programación de un *Centre Européen de Création Contemporaine* como epicentro de una mucho más amplia operación de promoción del arte contemporáneo francés que pretendía impulsarse desde 2006, y cuya referencia se plantea en la gran exposición dedicada a artistas franceses contemporáneos que se realizará en el *Grand Paris* y en red con las galerías especializadas (Artprice.com, 2005).

⁸ En 2005 Pinault abandona el proyecto Île Seguin. Cansado de las demoras administrativas, Pinault decide a comienzos de abril hacerse cargo del Palazzo Grassi de Venecia, para sede de su fundación. (<https://www.lemonde.fr/culture/article/2005/05/10/ile-seguin-jean-pierre-fourcade-repond-a-francois-pinault_647890_3246.html>). El proyecto tuvo su aspecto crítico, véase Saint-Do (2000): “¿Es un museo privado, un museo más, lo que necesita Île de France?, mientras que falta espacio, no solo para la producción artística, sino para la vida, es necesario que Ile Seguin elija la museificación, aunque sea contemporánea? [...] se ha preferido la dinámica del prestigio, la imagen, y la grandilocuencia”. Frente a esta vertiente crítica, otros defienden la importancia de la arquitectura estrella que el edificio de Tadao Ando podía haber representado, para la creación de un clúster cultural muy beneficioso para la atracción turística del oeste de París y hubiera impulsado la extensión de la zona turística parisina en periferia. La desaparición de la opción Pinault restaba fuerza a la estrategia turística (Gravari-Barbás, 2013).

El giro por una presencia cultural y artística que la fundación Pinault inauguró, y la propuesta que Villepain pretendió mantener, fue una opción con sucesivas resurgencias posteriores, aunque no se haya materializado aún.

En efecto, esta propuesta de giro cultural de la isla se irá afianzando, como decimos, a partir de 2005, con la entrada en escena del presidente del Consejo General de Hauts de Seine, Nicolás Sarkozy, que crea un comité de expertos para desarrollar un proyecto de conjunto para los terrenos Renault y la ciudad de Billancourt. En 2007, ya en la presidencia de la nación, y buscando el esplendor de París y su región, impulsó el antiguo proyecto del Gran París (abril de 2009), lanzando un concurso de ideas para Île Seguin en el que participa Jean Nouvel en compañía de Jean-Marie Duthilleul y Michel Cantal-Dupart.

Por otro lado, en 2008 se pone en marcha la plataforma diseñada por Devedjian, nuevo presidente del Consejo General de Hauts de Seine, una estrategia para impulsar el Departamento, que pasaba por “créer une continuité avec la capitale” (Daniel Janicot), en beneficio de la consecución del Gran París y el esplendor de Île de France. Se pretende definir un recorrido aguas abajo de los límites de la Villa de París con el río como eje, tal y como la ciudad de París ya tenía establecido, de manera que Billancourt y en especial Île Seguin se encontraban en el centro del proyecto (Aumente, 2015b). Esta estrategia suponía fijar puntos culturales de gran identidad a lo largo de ambos márgenes del río: la obra *Tour aux figures* del artista Jean Dubuffet en la Isla de Saint Germain, el centro cultural *Le Cube* (centro para la creación digital desde 2001), en Issy-les-Moulineaux; la *Cité de la Céramique* en Sèvres, el *Parc Nautique* de Île Monsieur, el dominio nacional de Saint Cloud, el Museo-Jardín botánico Departamental Albert Kahn, el *Musée des années 30* y el *Château Buchillot* y la colección de escultura Belmondo, en Boulogne-Billancourt. Se había creado el proyecto *La Vallée de lla Culture*⁹. Surge así un instrumento administrativo de primer orden que pretendía ayudar al impulso del proyecto, que obtiene el respaldo de las dos presidencias, la de la Nación y la del Departamento. A pesar de ello, Île Seguin no consiguió consolidar la propuesta. El proyecto de Devedjian evoluciona y en 2011 amplía su misión para que la Vallée de la Culture se convierta en referencia cultural de carácter europeo al mismo nivel que la *Défense*: se plantea la necesidad de acoger artistas en la zona, y sugiere la implantación de “containers ateliers para

⁹ Sarkozy en la Cité de l’Architecture et de Patrimoine de 9 de abril de 2009, describía cómo visualizaba la concreción del Proyecto del Grand Paris en el sector: “Au coeur de la metropole on verra la Vallée de la Seine se muer en Vallée de la Culture. Au centre, la Grande Bibliothèque, le Grand Louvre, Orsay, le Musée des Arts Premier, le Grand Palais rénové, la Cité de l’Architecture et une nouvelle institution autonome, emblématique, dédiée à l’art contemporain, installée au Palais de Tokio. A l’ouest dans les bois de Boulogne la Fondation Louis Vuiton pour la Création et l’Île Seguin dédiée à tous les arts, dont la forme urbaine sera elle-même un monument”. (“Bienvenue dans la vallée de la culture”, en *Le Parisien*, 17 octubre 2008. Disponible en: <<http://www.leparisien.fr/hauts-de-seine-92/bienvenue-dans-la-vallee-de-la-culture-17-10-2008-278944.php>> (Fecha de consulta 12 de enero de 2020).

artistas” en la Île Monsieur. En Île Seguin se propone la potenciación de un denominado “Portal del Arte”, así como el despliegue del Polo Musical y la valoración de la colección Renault. Todo ello en el marco del apoyo a las actividades artísticas educativas y comerciales.

Es a comienzos de 2009 cuando la SAEM Val de Seine, organismo creado para llevar a cabo la operación urbanístico-arquitectónica, lleva a cabo una consulta internacional para designar el arquitecto urbanista coordinador del proyecto Île Seguin, recayendo este nombramiento en Jean Nouvel, quien rendido a los hechos propone varios proyectos para la construcción de la isla, convirtiendo parte de ella en un polo, construido de nueva planta, de dominio artístico-cultural. Al año siguiente se firmó un acuerdo con la empresa Natural Le Coultre dirigida por Yves Bouvier que encargó a Jean Nouvel un proyecto para el “Portal de Artes plásticas”. En 2011, aún bajo el gobierno de Sarkozy, se confió la concepción y gestión del proyecto cultural R4 a la empresa de Nelly Wenger y Asociados, que contaba con amplia experiencia en gestión cultural, y se encomendó el mandato arquitectónico preliminar del R4 a los *Ateliers* de Jean Nouvel.

La presión de las asociaciones civiles vecinales desembocaron en la presentación de tres proyectos diferentes de los cuales la ciudadanía eligió el de menos impacto, si bien, las propuestas de Nouvel tuvieron siempre poca acogida entre el vecindario. La presencia de torres en la isla fue el aspecto más rechazado. El R4 fue sin embargo bastante reconocido, quizá por el proyecto artístico propuesto por Nelly Wenger, que trabajó incansablemente para la resolución de los problemas que fueron surgiendo para su materialización. Proyecto que denominaba Nuevo Montparnasse con la pretensión de crear un nuevo barrio artístico al estilo del parisino de referencia, pero respondiendo a las necesidades actuales. Vana pretensión.

La caída de Yves Bouvier por cuestiones fiscales supuso el final del proyecto, así como las denuncias ante los tribunales en el de Cergy-Pontoise, cuyo desacuerdo con el PLU había retrasado el comienzo de las obras, consiguieron frenar la implantación de un modelo de isla no querido por los habitantes de la ciudad (ni por los de Meudon).

Al ofrecerse el grupo Emerige y su partener AOG (dirigido por Laurent Dumas) a llevar adelante un nuevo proyecto para Île Seguin, Nelly Wenguer (2016)

consigue consolidar la vertiente cultural-artística en la punta Amont de la isla. El grupo Euroasia les traspasa los títulos de la SCI, de promesa de compra para el R4, y de esta manera se mantiene el proyecto artístico del R4, aunque lo hará no en el edificio proyectado por los talleres Nouvel, sino en otro proyectado por el taller creativo RCR Arquitectos (1988) con Rafael Aranda, Carme Pigem y Ramon Vilalta (Pritzker 2017). El equipamiento habría de contener espacios dedicados a la exposición de obras de arte, librería, restaurantes, cafés, reservas de obras visitables, y otros espacios gestionados por el Comité Professionnel des Galeries d'Art. El paisajismo estaría a cargo de Michel Desvigne. El R4 continuaría hacia París a través de la construcción del *Hotel de la Creación*, con diseño de la agencia austriaca Baumschlager and Eberle, y cuyas habitaciones incorporarían una obra de un artista emergente francés, en aplicación de la carta "un inmueble una obra de arte" firmada en 2015 por el Ministerio de Cultura con las grandes empresas inmobiliarias de las que forma parte Emerige. En el complejo, además de centro de arte y hotel, están previstas oficinas y edificios comerciales.

Por su parte la agrupación Vivendi, creada en 2015 e implantada en diversos países de todo el mundo, dedicada a la innovación y lanzamiento de proyectos de mejora para más de una docena de empresas que la componen (entre ellas *Boulogne Studios*), como empresas de distribución digital, de experiencia de cliente, de gestión y de explotación, de derechos de propiedad intelectual, del espectáculo vivo y el acompañamiento de talentos, firmó en 2017 una promesa de compra de parte de los terrenos del centro de la isla, con la intención de crear allí un "village numérique" en el que se realizaran investigación y experimentación de nuevas ideas, así como actividades para los medios y para la creación de *contenidos* (Guy et Anne-Sophie, 2017). Los Estudios Boulogne han movido administrativamente el proyecto, pero no ha sido publicado hasta el momento.

El village se proyecta con equipamientos deportivos de carácter colectivo para uso y disfrute de los trabajadores del village, y también para el público en general, así como una vitrina de tecnologías innovantes y ecológicas. Los transportes internos habrán de ser ecológicos y garantizar el enlace con los públicos.

Por su parte, el Departamento de Hauts de Seine, cumpliendo su compromiso, ha implantado el equipamiento musical en la punta aval de la isla La Seine Musicale (inauguración 2017). Espacios de concierto, de exposición, de



Fig. 4. Vista de la cúpula, la “vela” de carga fotovoltaica, y el jardín del cerramiento en altura de la Cité de la Musique en Île Seguin (Fotografía de Pilar Aumente, junio 2018).

¹⁰ Vasconi enfatizó la diferencia entre las dos partes del edificio, la zona industrial realizada con hormigón, metal (entre otros, acero, zinc prepatinado y aluminio, en algunas zonas anodizado, rojizo), lana de roca (roche) para el aislamiento, vidrio, mientras en el pabellón social (restaurante y otros) se trabajó con ladrillo rojo (por los materiales y por la forma se distinguen visual y estructuralmente las dos construcciones) (Vasconi, 1982: 100, 102). Las fachadas tienen tratamiento diferente. El edificio industrial se planteó con una gran personalidad plástica utilizando el remate en *shed* como identidad industrial de la construcción; aspecto que ha sido fundamental en la batalla por la defensa de la conservación y permanencia de la memoria de Renault a través del edificio. El remate en *shed* se plantea en un ritmo geométrico en el que el alto del *shed* inferior corresponde al alto del *shed* siguiente, con lo cual cada *shed* está decalado por relación al precedente, salvo en el *hall*.

paseo, restaurantes y de comercio ligado al arte. Es una plataforma dedicada tanto a la música culta como a la popular. El edificio concebido por Shigueru Ban y Jean de Gastines aloja distintas instancias: l' Insula Orchestra (orquesta residente de Hauts-de-Seine), les Studios Riffx, La Maîtrise des Haut-de-Seine, l' Académie Musicale Philippe Jaroussky etc. La potencia visual de este paquebote actual con aires orientales le han convertido en icono de la ciudad y aún de Hauts de Seine (Fig. 4)

Mientras tanto el Trapèze sin demasiadas dificultades ha ido colmatando ese espacio dejado por las *usines* Renault de Billancourt. En ese espacio se han ido conjugando los proyectos de numerosos arquitectos actuales de primera línea, entre los que destacan Jean Nouvel, Norman Foster, Dominique Perrault, Roger Diener, Marc Barani, Brenac et Gonzales, Josep-Lluís Mateo, Lipsky-Rollet, Ibos et Vitart, LAN Architecture, Clément Vergely, Colomer et Dumont, Raphaëlle Hondelatte, KOZ, HVDN, Baumschlager & Eberlé, David Chipperfield, entre otros. Los edificios construidos son de alta calidad medioambiental con niveles de exigencia en el consumo energético superiores a lo exigido por norma. Le Trapèze se convierte en una lección al aire libre de arquitectura actual. Los edificios singulares, de los cuales la Torre Horizons de Nouvel es la bandera visual, caracterizan la arquitectura de finales del siglo XX y comienzos del siglo XXI, como los edificios de Boulogne norte caracterizan la de los años veinte y treinta.

De los restos de las *usines* Renault en Billancourt permanece el reacondicionado Batiment X presidiendo el jardín de Bethancourt, en lo que fue el centro de las antiguas *usines*. Se trata de un espacio abierto disfrutado por distintos sectores sociales según las horas del día (empleados de oficinas durante el tiempo de las comidas y descanso, los niños y cuidadores tras el cierre de los colegios, etc.). Asimismo, se ha mantenido el último edificio construido por Renault en Le Trapèze. El edificio de Vasconi¹⁰ (1984), en origen taller de desgrasamiento, y posteriormente centro de comunicación de la firma, hasta el traslado de este servicio a su actual emplazamiento, ya había sido rehabilitado (Jacob y MacFarlane, 2004) para su adaptación a la nueva función. Hoy día se encuentra en plena transformación con una fuerte intervención del francés Dominique Perrault, un vaciado que ha dejado el esqueleto de hormigón armado y metal al aire. El objetivo es mantener



Fig. 5. Edificio 57. Metal en plena rehabilitación-transformación con las estructuras de los *sheds* visibles. Boulogne-Billancourt (Fotografía, Pilar Aumente, 2018).

los aspectos externos del edificio, incluidos los valorados *shed*, e incluir en el centro un gran cubo de nueva construcción que ampliará la superficie dedicada a despachos y otros servicios (Fig. 5).

Continúan al tiempo estudios para limpieza y mantenimiento de los puentes Renault (Daydé y Siebert) como testigos históricos de la fortaleza obrera (Aumente, 2015b.). La portada de entrada a las *usines* Renault en la Place National se ha mantenido, así como la portada de entrada de La Armería, pero se han quedado como meros cascarrones de la nada, desconectadas de su contexto, que ya no existe.

En las cercanías del 57 Metal estará ubicada la Estación del Grand Paris Express. La entrada en vigor de la ley del Gran París ha puesto en marcha un proyecto que pretende comunicar entre sí a través de un metro rápido las localidades de la primera corona de la *banlieue* más significativas (Saint Denis), que actuarán de nodos con las mas desconectadas. El proyecto lleva incorporada la construcción de estaciones diseñadas por arquitectos estrella y

Fig. 6. Últimos momentos de la rehabilitación y ampliación del Museo Albert Kahn, junio 2018 (Fotografía, Pilar Aumente).



la rehabilitación de los barrios de la misma, llegándose, en algunos casos, a la creación de barrios de nuevo cuño en zonas de *friches* industriales que suponen poner en alza proyectos arquitectónicos y urbanísticos de gran envergadura. En el caso de Boulogne Billancourt, la estación diseñada por Jean-Marie Duthilleul se ha de insertar en las inmediaciones del *Pont de Sèvres*, al pie de las torres Citylights que a su vez han sido rehabilitadas para la instalación de oficinas de gran nivel por Dominique Perrault. La *cit  du Pont de Sèvres* estaba necesitada de una actualización de los inmuebles a niveles de confort y seguridad y de una reorganización de los accesos y las conexiones viarias con los barrios limítrofes.

Muchos de los problemas que ha experimentado Billancourt, incluida  le Seguin, se han debido al desacuerdo con el PLU, que ha sido modificado en varias ocasiones; sin embargo, la aprobación del nuevo Plan Local de Urbanismo el 19 de diciembre de 2018 hace pensar en que las soluciones están cercanas. La casi totalidad de las asociaciones vecinales han apoyado la nueva redacción.

En el noroeste de Boulogne, la intención de valorar la cultura como fortaleza para la mejora de la competitividad de la ciudad, en la carrera por la captación de recursos económicos, y en alianza con las estructuras turísticas, ha dado un paso adelante optando por la ampliación y actualización del Museo y Jardines Albert Khan (Museo de Francia inscrito entre los Monumentos Históricos). El museo aloja la colección de los *Archives de la Planète*, que se componen no solo de las fotografías estereoscópicas, autocromos y films que A. Kanh encargó realizar a fotógrafos y *amateurs*, si no que también forman parte del mismo fotografías que él compró a viajeros y fotógrafos independientes que habían coincidido con él en sus objetivos o su enfoque (Aumente, 2017).

La intervención arquitectónica, dirigida por el arquitecto japonés Kengo Kuma, ha supuesto la construcción de un edificio de acogida de 2300 m² y se está terminando la rehabilitación de las edificaciones ya construidas, incluyendo alguno de los pabellones del jardín (el Palmarium). Para la edificación del pabellón de entrada se derruyeron edificios particulares que formaban parte de la embocadura de la calle del Puerto, y de esa manera la extensión de la parcela del museo alcanza la esquina con la Avenue Jean Baptiste Clément, sobre la que cae a peso la fachada en ángulo de la nueva estancia del museo (Fig. 6)

En el proyecto del edificio en construcción el arquitecto juega con la revitalización del espacio *engawua* (porche o galería) de la cultura japonesa, a medio camino entre el espacio exterior y el interior (Kengo Kuma, 2013). El edificio acoge también librería y otros servicios que actualizan la museología de la institución

La intervención en los jardines, anterior a la construcción del edificio de entrada, ha supuesto como labor mayor la restauración (2016) del "*village japonés*" (una edificación aislada llamada Casa del The y dos construcciones llamadas "casas japonesas", las dos edificaciones más valoradas del conjunto del legado). Los arquitectos franceses Guy Latour, Agnès Latour y Jean Sebastien Cluzel constituyeron un grupo de trabajo de reconocidos artesanos japoneses, maestros especialistas en la madera de construcciones históricas, al que se unió un europeo formado en Japón. La minuciosa restauración ha supuesto el recambio de todas las piezas de madera, y su montaje, exactamente igual que estaba. En el proceso de restauración quedó comprobado que el *village* fue construido en Boulogne por un gran maestro japonés llamado

Suzuki que hizo una síntesis de estilos constructivos japoneses, no se trajeron desmontadas desde Japón como se pensaba. Otras intervenciones en los jardines se han realizado en el ámbito de la intervención dirigida por Kuma, así como en el pabellón de *Les Archives de la Planète*, que mejoren las condiciones de conservación y exhibición.

Esta renovación del Museo y jardines Albert Kahn es una baza importante para el desarrollo de la *Vallée de la Culture* y para los objetivos de estímulo del turismo en Boulogne Billancourt.

BOULOGNE-BILLANCOURT Y EL TURISMO

El proceso de autoconsciencia de los recursos y potencialidades turísticas de la ciudad de Boulogne-Billancourt ha de esperar a los años setenta del siglo veinte en que se comienzan a publicitar, a través del órgano de comunicación municipal, el *Bulletin d'information* de Boulogne-Billancourt, los recursos y riquezas patrimoniales de la villa. Se comienza en esos años valorando el conjunto de la arquitectura de los años treinta, la *bibliothèque Marmotan* y "les jardins Albert Kahn" que son los grandes recursos que se consideran de primer orden. Pero será más tarde cuando el ayuntamiento se plantee seriamente la estructuración de una línea turística que aporte recursos económicos que explotar, al tiempo que asume la reconversión industrial poniendo el horizonte en la cultura como sustituto económico para el territorio, depositando gran parte de las esperanzas en la creación del R4 como centro artístico acogedor de una gran colección como la Pinault y, por tanto, como motor de la activación cultural de Île Seguin. Perdida esa posibilidad, se incrementa la búsqueda de nuevos recursos y se potencia por parte del Departamento de Hauts de Seine el eje del Sena, sostenido también por los intereses de la Región Parisina. Por tanto, se entrelazan las estructuras de Île de France, la metrópolis de París, el Departamento de Hauts de Seine, la *agglomeration* Grand Paris Seine-ouest y la propia municipalidad de Boulogne-Billancourt, los cuales, a través de sus correspondientes comités, organismos, servicios, federaciones de asociaciones, y sus resortes (Schèmas de Tourisme, Stratégies regionales, departamentales, de aglomeración, bilaterales, etc.) actúan "en y con" la *mairie* en asuntos de turismo. Por todo ello, la evolución del turismo en Boulogne Billancourt ha de enmarcarse en la multiplicación de instituciones

que se superponen e interactúan con las estructuras emanadas de la propia administración municipal.

Desde 2008 el turismo aparece integrado en el *Esquema director de Île de France* (SDRIF) que planifica el desarrollo espacial del turismo en el plazo de treinta años en la región. La fuerza del sector es un vector muy importante de creación de imagen para Île de France, por ello la región ha diseñado una estrategia regional de desarrollo del turismo y del ocio. Comenzada con el primer Schéma du Tourisme para el periodo 2000-2010 (BAUDOIN, 2000) y la puesta en marcha de una primera política de ordenamiento turístico para impulsar su desarrollo a través de la *Stratégie régionale de développement du tourisme et des loisirs* (SRDTL) (2011-2016)¹¹ en la que se marca como objetivo el promover una imagen que favorezca el esplendor de la *Region Parisienne* y, para conseguirlo, superar las fronteras del corazón del destino, París, la villa-centro (la ciudad central) y apostar por el conjunto de los territorios que concurren a la fuerza turística del destino. Los cambios de escala que conlleva la metropolización, al que el turismo como sólido factor contribuye a conseguir (Gravari-Barbas y Fagnoni, 2013: 188) amplían asimismo la escala de atracción turística de la región. Por ello, se considera que tanto París como el conjunto de los territorios francilianos deben complementarse, reinventarse diversificándose en función de las nuevas expectativas turísticas¹².

Desde el punto de vista económico, en ese informe se estima en 300.000 empleos directos que sumados a los indirectos dan un total al inicio de la década (2010) de 600.000 empleos ligados al turismo en Île de France, lo cual da idea de la importancia y el peso del sector en la zona (cerca de 18.000.000.000 €). Desde esta perspectiva París y el resto de la región se apoyan en recursos capaces de crear deseo, como son la moda, el diseño, la escena artística, el patrimonio arquitectónico y natural, la gastronomía, siempre defendidos con una gran calidad. Por ello, se tiene especial interés en atender el gusto de los nuevos viajeros por los patrimonios olvidados, ligados a la historia del *Grand Paris*, como es el caso de experiencias patrimoniales enraizadas en la memoria de los lugares, el ecoturismo, los festivales metropolitanos, visitas a lugares emblemáticos metropolitanos, entre otros. Se atiende asimismo a los turistas urbanos que buscan un equilibrio entre búsqueda de patrimonio, costumbres, y, en el caso de los jóvenes la posibilidad de crearse otras vidas, o de transgredir lejos de la mirada de los conocidos.

¹¹ <<https://www.iledefrance.fr/la-region/projets-rapports-deliberations/strategie-regionale-de-developpement-tourisme-loisirs-srdtl>>.

¹² En este esquema se pone de manifiesto que ya desde 1984 la región proponía crear estrategias para diseñar productos turísticos en función de los nuevos tipos de viajeros, para así acrecentar el número de turistas franceses y extranjeros en el conjunto de la región.

La realización de todas estas expectativas enlaza con la preocupación por los servicios de transporte que ha estado en el centro de la política de la región (densificación de redes regionales, calidad del servicio, etc.), a través de planes como el *Plan de mobilisation pour les transports* en Île-de-France y la red del *Grand Paris Express*.

Para finalizar, habría que señalar que, según el informe, el peso de la cultura en conjunto, evaluando todas sus ramas (audiovisual, espectáculo vivo, prensa, agencias de publicidad, patrimonio, arquitectura, libro, artes visuales, enseñanza), evoluciona, pasando del 25 % en 1995, al 42,8 % en 2014, y al 43,1 % en 2015, es decir, casi el doble. No obstante, el patrimonio tuvo un frenazo en 2014 que se mantuvo en 2015 y presentó una sombra inquietante para 2016, puesto que el sector del patrimonio depende mucho de las visitas de extranjeros. Los atentados de 2015 supusieron una caída del 11 % de pernoctaciones en *Region Parisienne*, durante el primer semestre de 2016, aunque afectó menos al resto del país. Para mejorar la situación, el Ministerio de Cultura dio en 2016 unas directrices que se centraron en apoyar las actividades de las regiones, las aglomeraciones y las colectividades locales, para conseguir impulsar el atractivo de la oferta cultural de las localidades y los territorios.

Para el periodo 2017-2021 se establecen unas directrices en la planificación del futuro de la Region Île de France respecto al turismo; las más destacadas son: crear una escuela internacional de turismo, lanzar un City Pass (es decir, un pase único para el transporte y los entretenimientos), diseñar un plan plurianual de inversiones para entretenimientos, crear recorridos turísticos (rutas de castillos, de jardines, de patrimonio industrial, etc.) sostener y acompañar el turismo de negocios, acompañar la transformación numérica y digital del sector, mejorar notablemente la seguridad en la región a través de los comisariados móviles, y desarrollar el dispositivo de voluntarios de turismo¹³.

El Comité Regional París Île de France, muy activo desde 2015, ha creado los grupos de voluntarios de turismo, el *bouclier de sécurité*, acciones de limpieza, publicaciones como los "Repères" una herramienta de análisis con balances de la actividad turística para detectar los retos y poder así responder a las expectativas de los viajeros, con el objetivo de la mejora de la calidad del turismo

¹³ Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs d'Île-de-France 2017-2021. Disponible en: <<https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/2019-06/srdtl.pdf>>.

en la región. El contrato del Destino “Paris, Ville Augmentée”¹⁴, firmado con el Estado en 2015 para tres años, es una muestra significativa del interés por la renovación y la ampliación del área turística de París. Se planteó como objetivo renovar y dinamizar la imagen del destino París con una nueva oferta en turismo urbano, ampliando el área geográfica de las prácticas turísticas por las acciones que se dirigen en prioridad a jóvenes de veinte a treinta años en el ámbito *city-breakers* (hip-hop) europeo. Apuestan por la valoración turística de la modernidad, la innovación urbana y la experimentación de un cierto número de acciones, todo ello a escala de la zona urbana densa servida por el metro, puesto que lo que se busca es la promoción y valoración de las sedes y las actividades turísticas, prioritariamente en los distritos periféricos y en la *banlieue* próxima.

Dentro del consorcio de plataformas de innovación turística que configuran Paris Ville Augmentée, se encuentra también Welcome City Lab que es una plataforma de innovación dedicada a la estimulación de la experimentación para la innovación en turismo¹⁵. Otra plataforma institucional que ha dado impulso al turismo en el ámbito metropolitano es la “Estrategia conjunta Hauts de Seine e Yvelines”¹⁶. Entre los dos departamentos agrupan una oferta de recursos culturales muy importante ya sea en patrimonio histórico, como contemporáneo, arquitectónico o experimental. En su ámbito ambos departamentos se interesan por el turismo de negocios, el desarrollo hotelero, el turismo de disfrute —coincidiendo en la valoración del eje del Sena—, el desarrollo del turismo rural y el turismo colaborativo.

Resumiendo mucho, entre los objetivos que se plantea la estrategia, destacan la puesta en marcha del turismo del Sena y sus riberas, el refuerzo del turismo cultural, el posicionamiento como destino de turismo de negocios y la implicación de los habitantes y de los actores locales en el desarrollo de un turismo colaborativo, el acompañar al empleo en el turismo y promocionar la nueva oferta turística, para reforzar la atraktividad del territorio, así como acompañar a los actores locales, teniendo en cuenta el horizonte de dos grandes acontecimientos: los *Jeux Olympiques* de 2024 y la *Exposition Universelle* de 2025. Entre las numerosas posibilidades que ofrecen los dos departamentos se señalan varios pertenecientes al patrimonio de Boulogne-Billancourt: *Musée et Jardins Albert-Kahn*, *Bibliothèque Marmottan*, *Musée des Années 30*, *La Seine Musicale*, *Pavillon Information Ile Seguin*.

¹⁴ <<http://lelab.hauts-de-seine.fr/25-destination-paris-la-ville-augmentee-le-contrat-de-destination>>.

¹⁵ WELCOME CITY LAB. La Plateforme D’innovation Dédiee Au Tourisme. Manifesto. Disponible en: <<https://welcomecitylab.parisandco.paris/A-propos/Manifesto>>.

¹⁶ Stratégie Touristique Interdepartementale Yveline-Hauts de Seine para 2017-2021. Disponible en: <http://www.epi78-92.fr/fileadmin/user_upload/rubrique_EPI/PDF/YvesHds2017-Strategietourisme.pdf>.

Por su parte, el Departamento de Hauts de Seine, con 2,7 millones de entradas turísticas (tercer departamento de Île de France en importancia turística), considera igualmente el turismo como un importante factor de atractivo y dinamismo para el territorio. El departamento posee cuatro de las treinta mejores sedes culturales de Île de France (el *Arboretum* de la Vallée-aux-Loups, la *Maison* de Chateaubriand, el *Chateau* de la Malmaison y el Museo Albert-Kahn Boulogne-Billancourt)¹⁷.

Consciente de la oferta turística variada y de alto nivel que posee el territorio¹⁸, se propone paliar el bajo nivel de conocimiento sobre el mismo. Con ese fin el *Conseil Général des Hauts-de-Seine* encarga al *Comité du Tourisme* el diseño de los *Schéma départemental de développement du tourisme et des loisirs des Hauts-de-Seine*, que comenzaron a plantearse para el periodo 2003-2006, y se continuaron en 2007-2010, y en 2011-2015¹⁹.

Esta propuesta de Hauts de Seine trata de facilitar el descubrimiento (turístico) del Sena, de sus islas y de sus riberas, mejorar la acogida de los visitantes al departamento, diversificar y reforzar la oferta del turismo y el ocio y los entretenimientos y desarrollar una comunicación y un *marketing* innovadores. En el seno del esquema se valora el *Pôle touristique régional Vallée de la Seine*, creado en 2002 por una convención cuatripartita formada por el *Conseil Général des Hauts-de-Seine*, el *Conseil Régional d'Île-de-France*, el CDT92 y el *Comité Régional du Tourisme d'Île-de-France* con el objetivo de impulsar la realización de proyectos turísticos dando apoyo técnico a las iniciativas locales (a todas las líneas turísticas y de ocio-entretenimiento de los 17 municipios ribereños del Sena). *El contrato de Tourisme del 92* y *el Pôle del Vallée de la Seine* han conseguido la clasificación de zona turística, el desarrollo de los recorridos arquitectónicos valorados por los públicos turísticos, de ocio y entretenimiento. Por su parte, la creación del Valle de la Cultura, en las riberas del Sena, propone valorar el patrimonio cultural y natural denso presente en la sección del Sena que se extiende entre la isla Saint-Germain y el puente de Suresnes.

La vocación de atención a los aspectos culturales que se marca en la estrategia de Hauts de Seine y de Yvelines en conjunto aparece puesta de manifiesto en el *Contrat de Développement* de la *Agglomération Grand Paris Seine Ouest (GPSO)*, firmado en 2013, en la que se sitúa a Boulogne —en la nueva reorganización político-administrativa—, dentro del territorio del

¹⁷ <<http://www.culture.gouv.fr/Thematiques/Etudes-et-statistiques/L-actualite-du-DEPS/Culture-chiffres-2007-2018>>.

¹⁸ Haut de Seine ocupa el segundo puesto tras París en número de empleos (según *el INSEE* 33.388) en el sector turístico en Île de France.

¹⁹ *Conséil Départemental Des-Hauts-De-Seine. Pôle Communication. Juin 2017. Stratégie Touristique Interdépartementale Yvelines-Hauts-De-Seine, 2017-2021. Disponible en: <http://www.epi78-92.fr/fileadmin/user_upload/rubrique_EPI/PDF/YvesHds2017-Strategietourisme.pdf>.*

Grand Paris. En el *Contrat de Développement* se evidencian como objetivos crear nuevos lugares culturales en el territorio, poner en marcha un clúster de la cultura basada en el acogimiento de calidad, e incrementar la visibilidad de los equipamientos existentes a través de acciones de comunicación y puesta en red²⁰.

El *contrat* marca como equipamientos preferenciales en Boulogne Billancourt: la consolidación del proyecto cultural de *Île Seguin* (considerado como centro mayor de la metrópolis franciliana, que se contempla inserta en el proyecto del *Vallée de la Culture* sostenido por el *Conseil Général des Hauts-de-Seine*), "*L'Île de toutes les cultures du Grand Paris*", con establecimientos entre los que se destacan el *R4'*, la *Cité de la Musique*, la creación de una plataforma para el arte digital (contribución a la materialización de la *Ville Numérique*), un polo dedicado a las artes del circo, un complejo cinematográfico, un pabellón dedicado a la memoria de las *Usines Renault*, y, fuera de ese entorno, el Museo A. Kahn en la zona noroeste de Boulogne, y la *cité* de la *Ceramique* (cercana, pero ya en Sèvres). Igualmente, se realiza una valoración del patrimonio natural con medidas para la instauración de *la villa durable*.

A nivel municipal, la ciudad de Boulogne comenzó desde 2010 a reorientarse de manera clara hacia el turismo; ya en 2011 aparecen las primeras propuestas de organización del entramado turístico en la villa, buscando atraer turismo incluido el de negocios. Esta nueva dirección comenzó, institucionalmente, en la *Assemblée Générale* del *Conseil Économique et Social Local* de la Mairie de Boulogne-Billancourt de 6 de junio de 2011, que publicó, para la sección económica, por la vía de la sección *Avis y Rapports*, un estudio realizado por Iain Dumontsu que evidenciara el interés del consistorio por la valoración del patrimonio turístico; en él se decide reforzar las instituciones existentes, abordar la creación de una *Office de Tourisme* que ejerza de vitrina del patrimonio turístico de Boulogne, con recursos propios (tasa de estancia, cotizaciones de los adherentes, productos a la venta etc.) y que realice las funciones de relación con el exterior (informar, responder a preguntas etc.)²¹.

En este estudio se señala como prioritaria la creación de un *Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine (CIAP)*, recurso local para la puesta en valor de la arquitectura y del patrimonio, para ayudar a comprender la ciudad y sensibilizar a los públicos locales sobre la calidad y la variedad

²⁰ <https://www.seineouest.fr/CDT_GPSO_01.pdf, https://www.seineouest.fr/contrat_developpement_territorial.html>.

²¹ <http://www.boulognebillancourt.com/cms/images/pdf/VieMunicipale/cesl/Avis_2011/Avis_Valorisation_patrimoine_touristique.pdf>.

arquitectónica; además, propone solicitar el *Label de Villes d'Art et d'Histoire* y asimismo solicitar una subvención de 200.000 euros de la DRAC; establecer las condiciones de una auténtica visibilidad del patrimonio museográfico y arquitectónico, relacionarse con los actores y redes pertinentes en materia de patrimonio cultural y turístico, e integrarse por ello en redes específicas, fundamentalmente la red *Villes d'Art et d'Histoire*, entre otras acciones.

En este mismo documento se señala la importancia de optimizar el Museo de los Años 30: atender a la presentación de la colección y fomentar el partenariado intermuseos (eventos, intercambios de documentación, de colecciones, conferencias, tarifas, etc.). Asimismo, potenciar los recorridos existentes (años treinta, industrial) y diseñar otros nuevos, por ejemplo, reavivando la memoria de los Landowski a través de un recorrido por la carrera de ambos (Paul y Marcel).

En otro orden de cosas, se proponía mejorar el acceso a la información a través de la optimización de la *Office de Tourisme*. A ello añadir la reedición y edición de nuevo cuño de todo tipo de guías generales y especializadas, planos con geolocalización, etc. Se indica igualmente atención continua a los dosieres de prensa y revisión de la señalética urbana dedicada a museos y recorridos.

En el estudio se recomienda la puesta en marcha de planes a nivel internacional, nacional y regional, coordinados. A nivel internacional se propone la solicitud a la UNESCO de clasificación de determinadas sedes como el *l'immeuble-atelier Molitor de Le Corbusier*, o la posible inserción de Boulogne en la red del *Institut Européen des Itinéraires Culturels*. En el plano nacional, integración en *Atout France* que tras la agrupación de varias entidades se ha constituido en el único operador del Estado en el sector turístico. En el plano local, solicitar el reconocimiento de otras sedes en el *Comité Régional du Tourisme d'IDF* y la solicitud "*Jardin remarquable*", para alguno de los de Boulogne, a la *Direction régionale des affaires culturelles* (DRAC) d'IDF y solicitar a *Fonds d'Aide au Conseil et à l'Innovation touristique (FACIT)* una subvención que gestione la *Délégation au Tourisme de la Région*.

En fin, a través de esta serie de recomendaciones se establece una hoja de ruta que se ha ido cumpliendo paulatinamente buscando la atracción del visitante cultural.

El fenómeno *greeter* ha irrumpido con fuerza en el panorama turístico general y afecta también a la fluidez, calidad, valor añadido e identidad de la ciudad de Boulogne-Billancourt. Los *greeters*, habitantes entusiasmados con sus barrios y su ciudad, deciden compartir, con los viajeros, sus conocimientos y sus experiencias de vida; se ofrecen de forma altruista a acompañar a los turistas y visitantes a lugares insólitos o más clásicos, mostrando una perspectiva personal, única, de su ciudad, de su *agglomeration* o de su región, a pequeños grupos de no más de seis personas. Los temas para los paseos que realizan los *greeters* son diversos: arte, cultura, naturaleza, deporte, gastronomía, las compras, entre otros²².

Los *greeters* o *bénévoles touristiques* coinciden en parte de los objetivos del *Centre de Bénévolat* de Boulogne Billancourt (desde el 4 de abril de 2007)²³ (*Le Centre du Volontariat*) al unirse a la red *France Bénévolat*, una de cuyas finalidades es difundir una amplia información sobre la vida familiar, social, cultural, artística, religiosa y deportiva de Boulogne.

CONSIDERACIONES FINALES

Con la desaparición de su legado industrial, Boulogne-Billancourt ha perdido parte de la identidad y de la memoria histórica del lugar, hallándose inmersa en un proceso de creación de una nueva imagen, basada en inversiones inmobiliarias (oficinas, viviendas), turismo, industrias de comunicación y mundo digital. Diseñada desde la estructura política, exterior a la propia ciudad y en continuidad física con la ciudad de París, los planes y proyectos para la zona no han estado exentos de fuertes oposiciones por parte de la sociedad civil como ha sido el caso de las propuestas para Île Seguin. Manteniendo una memoria patrimonial selectiva, se ha producido la eliminación de la memoria industrial (identitaria en Billancourt), para ser sustituida por grandes reconversiones inmobiliarias (desde el comienzo del proceso de deslocalización y eliminación de las industrias). Ejemplos de esta situación es la temprana sustitución del complejo industrial Salmson, o de parte de los antiguos terrenos de los estudios cinematográficos de Boulogne por un amplio hábitat de nivel medio-alto.

Sin embargo, se ha apostado por el patrimonio arquitectónico. Se detecta una voluntad clara de conservación y generación de valoración identitaria de

²² Los *greeters* o *bénévoles*, como se les denomina en Francia, se agrupan bajo la marca "France Greeters MD" que pertenece a la *Fédération France Greeters*. Estatutariamente, la *Fédération France Greeters* promulga sus valores en la denominada "Charte France Greeters", garantizados por Global Greeter Network (<https://www.gralon.net/mairies-france/hauts-de-seine/association-si-boulogne-m-etait-conte--boulogne-billancourt-greeter--boulogne-billancourt_W923001292.htm>) <<http://boulogne.greeters.online>>.

²³ Véase la información del *Centre de Bénévolat* de Boulogne-Billancourt en <<https://www.benevolat-boulogne.com/>>.



Fig. 7. Panorama del Parc de Billancourt, en el centro del Trapèze, punto neurálgico de las *usines* Renault en Billancourt (Fotografía, Pilar Aumente, junio de 2018).

la arquitectura de los años veinte y sobre todo treinta, aunque esa valoración arquitectónica se mantiene también para la arquitectura de momentos posteriores. Un caso destacado es el del complejo residencial del *Point du Jour*, para el que se ha obtenido la clasificación de Grandes Ensembles de la segunda mitad del siglo XX (Pouillon).

Se detecta una constante en la evolución de la ciudad: la influencia de la dinámica "haussmanniana", que si es claro que imantó parte de la actuación de Morizet²⁴, ahora, en otras circunstancias, pero con resortes parecidos, se observa en la actualidad en las actuaciones llevadas a cabo en Billancourt, pretendiendo una ciudad cuyo parque inmobiliario responde a los cánones de alta calidad que ya se buscó en el París de Napoleón III, aunque en este caso, valorando los grandes nombres de la arquitectura actual, no como en el París historicista (interesado políticamente en la rentabilidad de la gran

²⁴ Su reconocimiento hacia Haussmann es de sobra conocido, y su voluntad de crear una ciudad moderna capaz de atraer a empresas para una actividad fundamentalmente terciaria data del París de mediados del siglo XIX.

historia de los Louises). Boulogne-Billancourt se ha convertido en una ciudad con un hábitat de alta calidad (Fig. 7).

La cultura, nuevo motor económico, quiere consolidarse en Boulogne-Billancourt y el proceso de materialización de nuevos equipamientos discurre en paralelo a la densificación del entramado turístico para ubicar la ciudad en los circuitos del ramo explotando su ubicación en la extensión de París. En esa estela, destacan los trabajos de rehabilitación del Museo y Jardines Albert Kahn, propuestos como motor turístico por el Departamento Hauts de Seine, con el objetivo de captación de turistas japoneses y otros visitantes interesados por la historia de la imagen (*Archives de la Planète*) y de los jardines, así como por la arquitectura actual y la renovación de los museos.

En consecuencia, ¿qué tipo de turismo espera acoger la ciudad?, ¿turismo de masas o visitante cultural especializado?, ante los esfuerzos llevados a cabo desde la cúpula cultural y política por ampliar el segmento de público. El fracaso de la acogida de la Fundación Pinault quebró muchas expectativas, y desde muchas instancias se ha intentado minimizar las consecuencias, no abandonando la viabilidad de la propuesta. El turista que se plantea atraer es un turista especializado y con una formación cultural sólida y un nivel alto de estudios, profesionales de las diversas ramas artísticas. El turismo de la ciudad recibe el efecto de la proximidad de París, en el marco de la ampliación de la zona turística de París en el marco del proceso de metropolización de la capital (Gravari-Barbas, 2013). La ciudad tiene junto a los hitos arquitectónicos (años treinta, años centrales del siglo XX — Pouillon—, y comienzos del siglo XXI), otros aspectos de interés como el Museo de los Años Treinta, que podría adquirir más importancia dando a conocer mejor los círculos culturales que le dieron vida en la primera mitad de siglo, entre ellos, mejorar la difusión de los "*dimanches* de Boulogne "circulo de Kanhweiler" y entorno de Juan Gris. Los sistemas de recorridos pueden dar juego en esos aspectos, recurso turístico interesante que ya se utiliza con éxito para los temas de arquitectura, pero que resulta virtual en el caso del llamado recorrido industrial, puesto que no quedan prácticamente restos. La *Office de Tourisme* amplía su implantación y ha trabajado mucho en mejorar su página web. A futuro, la suerte que corra el resto del proyecto para Île Seguin marcará el peso turístico final.

BIBLIOGRAFÍA

- ATTAC 92 (2001), Val-de-Seine / Rapports ROULLIER – MORELON. Disponible en: <<https://local.attac.org/attac92/spip.php?article21>>.
- AUMENTE RIVAS, Pilar (2015a), "Arte y revitalización del territorio: proyecto de nuevo distrito cultural en la banlieue oeste de París", en José Antonio HERNÁNDEZ LATAS (coord.), *El arte público a través de su documentación gráfica y literaria*. Zaragoza: IFC y Universidad de Zaragoza, 289-308. Disponible en: <<https://ifc.dpz.es/publicaciones/ver/id/3510>> y <<https://ifc.dpz.es/recursos/publicaciones/35/10/16aumente.pdf>>.
- AUMENTE RIVAS, Pilar (2015b.), "Qué fue de las Usines Renault en Boulogne-Billancourt? Restos de una desmemoria en la transformación urbana de la prolongación oeste de París", en Miguel CABAÑAS BRAVO y Wifredo RINCÓN GARCÍA (coords.) *El arte y la recuperación del pasado reciente. XVII Jornadas Internacionales de Historia del Arte*. Madrid: Instituto de Historia (CCHS, CSIC), pp. 191-210.
- AUMENTE RIVAS, Pilar (2017), "Les Archives de la Planète. Fotografías y films pioneros del renovado Musée Albert Kahn. Boulogne-Billancourt (Grand Paris)", *Arte y Ciudad. Revista de investigación*, n.º 12, pp. 59-86.
- BAUDOIN, Pierre (2000), Rapport relatif au schema regional de developpement du tourisme et des loisirs d'Île-de-france pour 2000-2010. París: Conseil Economique et Social Region-Ile-de-France. Disponible en: <<https://www.ceser-iledefrance.fr/sites/default/files/travaux/rapport-srd-tourisme-loisirs2000-2010.pdf>>.
- BARRÉ François, DESVIGNE, Michel y GREThER, François (2008), "Île Seguin: halte au zapping urbain", *Le Monde*, 14 mars 2008. Disponible en: <https://www.lemonde.fr/idees/article/2008/03/14/ile-seguin-halte-au-zapping-urbain-par-francois-barre-michel-desvigne-et-francois-grether_1022971_3232.html>.
- CARREL, François (1999), "La Dernière Bataille de L'île Seguin", en *L'Humanité*, 30 de marzo. Disponible en: <<https://www.humanite.fr/node/204457>>.
- CEZ, Prisca (2011), *L'Île Seguin à Boulogne-Billancourt. L'Île de la controverse*. Berlín: Éditions Universitaires Européennes.
- CHEMETOV, Paul (2015), "Aménagement des terrains Renault sur l'île Seguin et le Bas-Meudon." Maquette. 1995. París: Archives de la Cité De L'Architecture & Du Patrimoine. Disponible en: <<https://www.citedelarchitecture.fr/oeuvre/amenagement-des-terrains-renault-sur-lile-seguin-et-le-bas-meudon-0>>.

- DE PORTZAMPARC, Christian (2015), "Aménagement des terrains Renault sur l'Île Seguin et le Bas-Meudon". Maquette. 1995. Paris: Archives de la Cité De L'Architecture & Du Patrimoine.
- COPPIN, Anne Sophie (2010), *L'Île Seguin Demain. Histoires, architectures, cultures*. Paris: Beaux arts editions.
- CULTURAL ROUTES OF THE COUNCIL OF EUROPE. France. Disponible en: <<https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/france>>.
- CHOMBARD-GAUDIN, Cécile. (1999), "Les méandres de l'aménagement d'une boucle de la seine", *Mappemonde*, n.º 56, pp. 31-36: Disponible en: <https://www.researchgate.net/publication/26432482_Les_meandres_de_l_amenagement_d_une_boucle_de_la_Seine>.
- ÉCOIFFIER, Matthieu (2009), "Jean Nouvel veut sauver le paquebot ouvrier. L'architecte milite pour que l'Île Séguin ne soit pas rasée", en *Libération*, 6 de marzo de 2009. Disponible en: <https://www.liberation.fr/societe/1999/03/06/jean-nouvel-veut-sauver-le-paquebot-ouvrier-l-architecte-milite-pour-que-l-ile-seguin-ne-soit-pas-ra_266835>.
- GRAVARI-BARBAS, Maria y FAGNONI, Edith (2013): *Métropolisation et Tourisme. Comme le tourisme redessine Paris*. Paris: Ed. Belin.
- GUY ET ANNE-SOPHIE (2017), "Vivendi Renfloue L'Île Seguin", en L'É-JOURNAL DE BOULOGNE-BILLAN COURT, 22 de marzo de 2017. Disponible en: <<https://www.e-bb.fr/vivendi-renfloue-ile-seguin-48881/>>.
- "Île Seguin: Jean-Pierre Fourcade répond à François Pinault" (2005), en *Le Monde*, 10 de mayo de 2005. Disponible en: <https://www.lemonde.fr/culture/article/2005/05/10/ile-seguin-jean-pierre-fourcade-repond-a-francois-pinault_647890_3246.html>.
- INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES (INSEE) (2019), Dossier Complet. Arrondissement Boulogne-Billancourt. Tourisme. 19/09/2019. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=ARR-923#chiffre-cle-8>
- KUMA, Kengo, and Associates (2013), "Albert Kahn-Musée et Jardins", en *Divisare*, 2 de abril de 2013. Disponible en: <<https://divisare.com/projects/227353-kengo-kuma-associates-albert-kahn-musee-et-jardins>>.
- LAMARRE, François (2002), "Terrains Renault: le plan de route", en *Les Echos*, 21 de febrero de 2002. Disponible en: <https://www.lesechos.fr/21/02/2002/LesEchos/18599-115-ECH_terrains-renault---le-plan-de-route.htm#X5H70cg3FJXITki7.99>.

- LE PARISIEN, 2008, "Bienvenue dans la vallée de la culture", en *Le Parisien*, 17 octobre 2008. Disponible en: <<http://www.leparisien.fr/hauts-de-seine-92/bienvenue-dans-la-vallee-de-la-culture-17-10-2008-278944.php>>.
- MINISTÈRE DE LA CULTURE. *Culture chiffres [2007-2019]*. Disponible en: <https://www.culture.gouv.fr/Sites-thematiques/Etudes-et-statistiques/Publications/Collections-de-synthese/Culture-chiffres-2007-2019>.
- NOUVEL, Jean (2005), "Boulogne assassin Billancourt", *Le Monde*, 9 de mayo de 2005. Disponible en: https://www.lemonde.fr/culture/article/2005/05/09/boulogne-assassine-billancourt-par-jean-nouvel_647433_3246.html.
- PARIS REGION. Comité Regional du Tourisme (2018), *Repères De L'activité Touristique À Paris Île-De-France*, 12 de julio de 2018. Disponible en: <<http://pro.visitparisregion.com/chiffres-tourisme-paris-ile-de-france/Documents-de-reference/Reperes-2018>>.
- PERNELLE, Jacques y DE VIRVILLE, Michel (2004). "Que deviendra Billancourt?", *Le journal de l'école de Paris du management*, n.º 46(2), pp. 29-33. Disponible en: <<https://www.cairn.info/revue-le-journal-de-l-ecole-de-paris-du-management-2004-2-page-29.htm>>.
- POUSSE, J. F. (1991). "Entretien a J-E. Roullier", *Revue Techniques et Architecture 1990-1991*, n.º 49.
- SAINT-DO, Valérie (2000), "La Fondation Pinault paraît déplacée et a-t-on besoin d'un musée de plus?-L'incongru musée de l'île Seguin", *Libération*, 5 de octubre de 2000. Disponible en: <<https://local.attac.org/attac92/spip.php?article22>>.
- SALIN, Élodie (2015), "La banlieue chic de l'Ouest parisien. Entre mémoire industrielle, nouvelles formes de tourisme portées par les habitants et récit de la modernité", *Tèoro. Revue de recherche en Tourisme*, n.º 34, pp. 1-2.
- TRINQUET, Maxence (2015), *ABCD'R du Sarkozysme: Nicolas Sarkozy en 26 discours*. Disponible en: <<https://books.google.es/books?id=wxsmCgAAQBAJ&pg=PA190&lpg=PA190&dq=>>>.
- RÉGION ÎLE-DE-FRANCE. TOURISME. Disponible en: <https://www.iledefrance.fr/tourisme>.
- VASCONI, Claude (1982), "Modernisation des usines Renault à Billancourt", *Techniques et Architecture*, pp. 342-344 .

¿QUIÉN NECESITA UN CASTILLO REAL AHORA? POLÉMICAS Y REFLEXIONES EN TORNO A LA RECONSTRUCCIÓN DEL *STADTSCHLOSS* DE BERLÍN*

Ascensión **Hernández Martínez**
Universidad de Zaragoza

INTRODUCCIÓN

Se diría que el ciudadano de nuestros días necesita disponer a cualquier precio de la memoria y la dignidad que le otorgan los viejos edificios, las calles tortuosas, los monumentos expurgados, la pintoresca oscuridad de un tiempo pasado, tan hermoso como nos guste imaginar, e inhabitable. Y lo que es peor, a menudo inventado (Azúa, 2004: 15).

La construcción de una nueva identidad política y cultural conlleva procesos de remodelación urbana en los que se realizan operaciones a veces poco fáciles de comprender e incluso polémicas como es la recuperación de monumentos desaparecidos. La reconstrucción del *Stadtschloss* de Berlín es un paradigmático ejemplo de esta situación. Precisamente el título de este trabajo nace de la controversia suscitada en los medios, entre los expertos y en la prensa especializada a partir de la puesta en marcha de este proyecto, que refleja el debate político y social que supone este caso en Alemania y en Europa. Controversia y discusión porque este país, tras la reunificación, se enfrenta al desafío de lidiar con su pasado reciente y lo está haciendo —según muchos expertos— cancelando parte de su historia. Cuestión aparte sería la legitimidad que como sociedad tiene el pueblo alemán para olvidar, en esta confrontación entre memoria y olvido suscitada recientemente (Rieff, 2012).

En el contexto alemán, Berlín es un fascinante caso de estudio porque el proceso de transformación de la ciudad y de sus monumentos revela, por un lado, las dificultades de Alemania para asumir parte de su historia reciente; por otro, las tensiones políticas, sociales y culturales suscitadas a raíz de la reunificación y, sobre todo, la potencialidad del patrimonio para reconstruir la historia y construir una nueva identidad que responde más a decisiones políticas que a consensos

* Esta investigación se ha desarrollado en el marco del Grupo de Investigación de Referencia *Vestigium* (H19_17R), financiado por el Departamento de Innovación, Investigación y Universidad del Gobierno de Aragón y el programa operativo FEDER Aragón 2014-2020.

sociales, como evidencia el debate en torno a la desaparición del Palacio de la República (*Palast der Republik*) y la reconstrucción del Castillo Real (*Berliner Stadtschloss*), que será el argumento central de mi reflexión.

En este contexto, Berlín es el ejemplo perfecto de una “ciudad-memoria”, según la definición del antropólogo Marc Augé: “la ciudad en la que se sitúan tanto los rastros de la gran historia colectiva como los millares de historias individuales” (Augé, 2008: 112). La capital alemana es una urbe estratificada históricamente¹, con episodios de extraordinaria tensión y dolor (el nazismo, la Segunda Guerra Mundial, el comunismo), que conjuga de manera compleja memoria e historia. Una “ciudad-memoria” en la que cada habitante “tiene su propia relación con los monumentos que dan testimonio de una historia más profunda y colectiva” (Augé, 2008: 113). Como sostiene el arquitecto alemán Norbert Sachs:

Ma se c'è una città che veramente si è giocata la fortuna a dadi, questa è Berlino. È stata una grande giocatrice, ha perso molto, ma sta recuperando. I danni di guerra nel 1945 sono stati tali da far dubitare gli esperti dei contingenti alleati che potesse mai tornare a essere una città funzionante. Qualcuno aveva suggerito di lasciarla come una gigantesca rovina, un monumento alla sconfitta.

Ci sono momenti in cui le forze che sottendono il corso degli eventi, o forse la stessa natura umana, emergono; forze che la storia ha dimostrato essere particolarmente contraddittorie. Nel corso del XX secolo Berlino si è trovata più di una volta al centro di queste forze. È stata l'espressione più eloquente del conflitto tra Est e Ovest: un modo spaccato dalle sue guerre periferiche, rappresentato da una città divisa. Diversamente dalle foreste del Vietnam, le cicatrici in una città non si riparano attraverso un processo di ricrescita naturale. Forze costruttive e distruttive contribuiscono in ugual misura allo sviluppo di una città; entrambe fanno della Berlino di oggi un libro di testo sul XX secolo, nel quale è riportato ogni segno della storia. È un testo con molti sottintesi, più o meno nascosti. Tuttavia, a differenza dalla maggior parte delle città formate da stratificazioni multiple da significati, a Berlino questi brani si riferiscono a esperienze e memorie che molti dei suoi abitanti e visitatori hanno vissuto nell'arco della propria vita (Sachs, 2011: 4).

LOS HECHOS: LA RECONSTRUCCIÓN DEL STADTSCHLOSS DE BERLÍN

El Castillo Real era una construcción de notable valor histórico-artístico, un heterogéneo conjunto arquitectónico levantado y ampliado desde el siglo XV hasta el siglo XIX, cuyas formas respondían desde el gótico tardío

¹ Al respecto pueden encontrarse muchas opiniones como la de Emmanuele Terray, en su libro *Ombres berlinoises*, donde “hace el inventario de los diversos tipos de marcas históricas que se pueden discernir en ciertos lugares y ciertos monumentos de la antigua y nueva capital alemana: testimonios olvidados y sin objeto de un pasado aún reciente y sin embargo ya tan lejano (el monumento conmemorativo soviético de *Treptow*), cementerios, desde luego, pues los muertos son quienes hacen que la historia individual se junte con la historia de todos (una estela en memoria de los obreros muertos en 1848 en la *Friedrichstrasse*, las tumbas de Karl Liebknecht y de Rosa Luxemburgo en *Friedrichsfelde*, la tumba de Kleist, a orillas del pequeño lago de *Wansee*), diferentes edificios en los que, en los cortes geológicos, se agregan y se superponen sedimentaciones históricas de destino acelerado: la República de Weimar, el nazismo, el comunismo y luego lo ocurrido después de 1989” (Augé, 2008: 116).



Fig. 1. Castillo Real (*Stadtschloss*), Berlín, entre los años veinte o treinta del siglo XX. Litografía publicada en *Berlin. Zwanzig der Reizvollsten unfichten (s/a)* (Colección particular).

Fig. 2. Castillo Real (*Stadtschloss*), Berlín, después de la II Guerra Mundial.

hasta el historicismo decimonónico, con una decoración interior y un mobiliario hoy tristemente perdidos, que ofrecían un testimonio completo de la historia de Prusia y del arte europeo (Fig. 1). Ampliado y mejorado por los sucesivos príncipes electores, su apariencia a comienzos de la Segunda Guerra Mundial respondía a un majestuoso palacio barroco, símbolo de la casa real prusiana, que dominaba estratégicamente el centro de Berlín como elemento de conexión entre la parte oriental y occidental de la ciudad. Sin embargo, con el fin de la monarquía en 1919 perdió su función política y desde 1921 fue utilizado como museo de artes decorativas (*Kunstgewerbemuseum*), un papel muy adecuado dado que sus interiores reunían un extenso repertorio decorativo que se remontaba a varias centurias atrás, en especial a la gran reforma experimentada en el siglo XVIII, bajo el impulso del monarca Federico III y la dirección artística del gran creador alemán Andreas Schlüter.

Afectado por los bombardeos e incendios de la Segunda Guerra Mundial, este edificio que había sobrevivido a la contienda bélica fue demolido por iniciativa del político comunista Walter Ulbricht, presidente de la República Democrática Alemana (RDA) desde 1960, quien consideraba estos restos como el símbolo de un régimen feudal, militarista y monárquico. El 7 de diciembre de 1950, con la oposición de muchos berlineses (la mayor parte conservadores de museo, urbanistas, historiadores y arquitectos), el castillo fue volado, eliminado sin piedad, como sucedió con otros símbolos de la historia prusiana (Fig. 2).

Con la desaparición del palacio quedó expedita una enorme explanada en el centro de la ciudad, un gigantesco espacio público donde se realizarían paradas militares y reuniones políticas. No fue hasta 1973 cuando el vacío se ocupó en parte al comenzar las obras del nuevo *Palast Der Republik*, un edificio multifuncional inspirado en centros similares y contemporáneos abiertos en otras ciudades europeas como el Centro Pompidou (París, 1970-1977). Esta construcción de cinco plantas, que contenía una sala para espectáculos con más de 5.000 puestos, un teatro, trece bares y restaurantes, incluida una famosa discoteca, y la Cámara de representantes del Pueblo, se convirtió en el mayor centro cultural de la historia alemana, recibiendo a lo largo de su existencia a setenta millones de visitantes en unos veintimil actos culturales (Fig. 3).

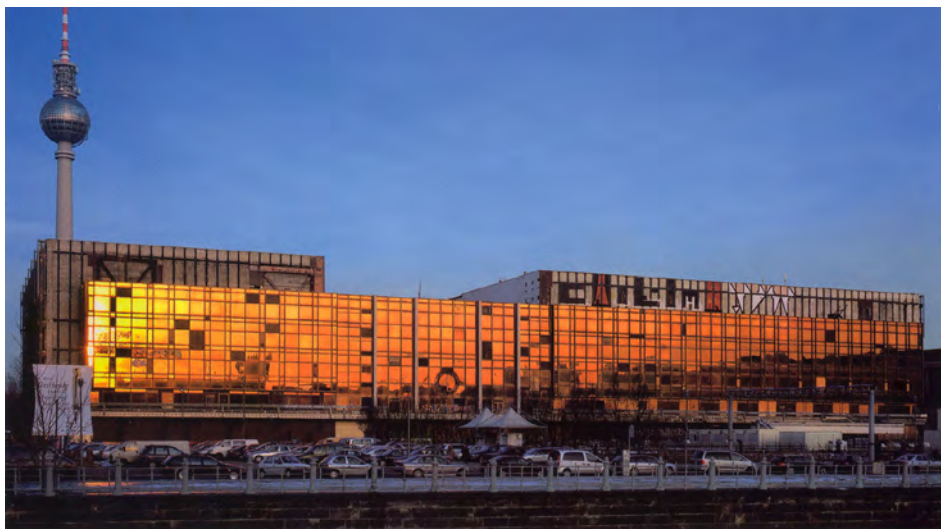


Fig. 3. Palacio de la República (*Palast der Republik*), Berlín. Postal contemporánea editada con motivo de la demolición del edificio 1976-2006 (Colección particular).

Sin duda se trataba de un edificio de alto valor simbólico, que respondía a la voluntad política del gobierno de la RDA para reconstruir y cambiar la historia de la capital alemana y que ponía en evidencia el “esplendor de los resultados” del socialismo, como subrayaba el presidente Erich Honecker con motivo de la inauguración del edificio el 23 de abril de 1976.

El Palacio de la República encuadra dignamente en el programa de reestructuración urbanística de nuestra capital, con su grandioso plan de construcción de viviendas. Esta obra testimonia de manera impresionante la potencia creadora de nuestra sociedad socialista, es testimonio de nuestra alta cultura socialista nacional, del sentido de nuestro trabajo al servicio del bienestar de las gentes. Con toda su diversidad de posibilidades, el Palacio de la República tiene en cuenta las siempre más elevadas exigencias culturales de los ciudadanos de la República Democrática Alemana².

El palacio respondía, además, a la voluntad política de reordenar el tradicional espacio representativo del poder en la ciudad alemana, situándolo en la zona donde antes estaba el castillo real. En esta zona se levantaron los edificios más significativos del estado comunista: el Consejo de Estado (*Staatsratgebäude*), el Ministerio de Asuntos Exteriores (*Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten*) y el Palacio del Pueblo (*Palast der Republik*), todos en torno a la *Marx-Engels Platz*, nuevo nombre de la precedente plaza

² Recogido en *Palast der Republik. Le Palais de la République. Palacio de la República* (publicación trilingüe realizada con motivo de la inauguración del edificio), 1977, p. 17.

del castillo. Como explica el historiador alemán Adrian von Buttlar, profesor del *Institut für Kunstwissenschaft und Historische Urbanistik* de la *Technical Universität* de Berlín:

The Palace was the cornerstone of the government center of the socialist capital, grouped around the Marx-Engels-Platz [...] The whole ensemble, but especially the Palace itself, was designed as a deliberate counter-vision to the Royal Castle that had occupied the site for nearly five hundred years (Buttlar, 2007: 17-18).

Su historia quedó marcada por el descubrimiento en 1990 de amianto contaminante en el ambiente del edificio, lo que obligó al cierre del mismo por motivos de seguridad (el amianto es un material altamente cancerígeno). Pero antes de su clausura en septiembre de 1990, el palacio fue testigo de un acontecimiento histórico: el 23 de agosto los miembros del parlamento de la República Democrática Alemana votaron a favor de la unión con la República Federal, materializándose así la unión de las dos Alemanias.

Tras la caída del muro y alcanzada la reunificación, se empezó a discutir acerca del futuro uso de esta instalación y comenzaron a aparecer comentarios que iban más allá de los problemas técnicos o económicos que implicaba su conservación. La ideología teñía la mirada que algunos alemanes proyectaban sobre el edificio, pues lo veían como el símbolo de un régimen político fracasado, del mismo modo que el comunismo había condenado a la *damnatio memoriae* al Castillo Real cuarenta años atrás.

Se escucharon las primeras opiniones de que "era el símbolo de un régimen injusto", "una monstruosidad arquitectónica contaminada e irre recuperable" (Ulrich, 2006: 65) decía Volker Hassemer, senador de la Unión Demócrata Cristiana (CDU, *Christlich Demokratische Union Deutschland*). Este político de hecho pidió en abril de 1991 la demolición del edificio por considerarlo una construcción de segunda categoría representativa del "viejo sistema", una idea que haría suya en marzo de 1993 el comité encargado de trasladar la capital de Bonn a Berlín, contra la resistencia de numerosos berlineses que ya a comienzos de 1994 habían recogido sesenta mil firmas contra el proyecto de derribo.

Frente a la reconstrucción de la *Frauenkirche* de Dresde (Fig. 4) presentada como un símbolo de la reunificación alemana, la destrucción del Palacio del

Pueblo se convertía en un obstáculo al enfrentar la memoria de una parte de los *ossis*, los berlineses orientales opuestos mayoritariamente al derribo, con los *wessis*, berlineses occidentales a los que se añadirían algunos alemanes nostálgicos de la monarquía prusiana. A la vez, el debate tenía un calado más hondo puesto que cuestionaba de manera muy crítica el valor y calidad de la arquitectura moderna posterior a 1945: ante el modelo de la ciudad del siglo XIX, considerado hermoso y equilibrado, se rechazaban las operaciones urbanísticas y arquitectónicas contemporáneas (en especial las de los años 1960 y 1970), juzgadas como una herida en el tejido de la ciudad que había que hacer desaparecer a toda costa³. Lo cierto es que en Berlín, la voluntad de borrar las heridas producidas por la historia ha conducido casi a una sistemática reconstrucción en estilo, con un claro rechazo a la arquitectura contemporánea (Martino, 2011: 39).

LA POLÉMICA: LA RECONSTRUCCIÓN DEL *STADTSCHLOSS*, DEL FACSIMIL A LA PARODIA

La idea de reconstruir el Castillo Real no se había planteado antes de la reunificación, es más, parecía algo absurdo según Adrian von Buttlar, pero surgió en medio del intenso debate producido a partir de la necesidad de gestionar el legado arquitectónico de la RDA y de reformar urbanísticamente el centro de la ciudad, tras la reunificación y la declaración de Berlín como nueva capital del estado. En este contexto, en 1990 la oficina de urbanismo del Senado (*Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz*), bajo la dirección del arquitecto Hans Stimmann, comenzó a trabajar en un plan director que proponía una "reconstrucción crítica" del centro de la ciudad, proclive a una visión neohistoricista del mismo que justificaba la recuperación de la imagen del Berlín del siglo XIX, como una manera de superar las desgraciadas experiencias del siglo XX (Buttlar, 2010: 59) (Fig. 5).

Sin embargo, la puesta en marcha de la reconstrucción del *Stadtschloss* se debe a la iniciativa particular de un empresario de Hamburgo, Wilhelm von Boddien, quien, junto a un grupo de amigos y con el apoyo de la empresa Thyssen, presentó su visión del centro de la ciudad que incluía como propuesta fundamental la recuperación de este histórico edificio. Esta idea era apoyada por numerosos intelectuales y políticos



Fig. 4. *Frauenkirche*, Dresde. Estado actual tras la reconstrucción. Postal comercial editada en 2006 con motivo del fin de las obras (Colección particular).

³ Son muchos los estudiosos que sostienen esta interpretación (Buttlar, 2010; Colomb, 2007; Kuehn, 2009).



Fig. 5. Vista del centro de Berlín en 1937. Imagen publicada en el folleto publicitario *The Berliner Schloss Post* (abril 2006).

conservadores. En 1993, Boddien dio un extraordinario golpe de efecto, cubriendo el Palacio de la República con unas gigantescas lonas, un *trompe-l'oeil* que representaba la fachada del castillo real: "Una fabulosa ilusión óptica que impresionó a la opinión pública" (Buttlar, 2010: 60). De hecho, como algo significativo del cambio operado en la ciudad tras este acontecimiento, en 1994 la antigua *Marx-Engels Platz* recuperó su nombre original y volvió a ser llamada *Schlossplatz*. Para Adrian von Buttlar la desaparición programada de la identidad del Palacio del Pueblo estaba ya en marcha (Buttlar, 2010: 61).

Mientras entre 1998 y 2001 se procedía a la descontaminación del Palacio de la República, el colectivo a favor de la reconstrucción del Castillo Real iba cobrando fuerza y ganando adeptos sobre todo en el medio político alemán, pero también en el financiero (el Deutsche Bank se había sumado al proyecto). El año 2000 el canciller alemán Gerhard Schröder había apoyado la iniciativa, manifestando que el Palacio del Pueblo era tal monstruosidad que prefería ver el viejo castillo simplemente por su belleza⁴. En este mismo año, las autoridades federales nombraron una comisión de expertos para tratar el asunto. Esta comisión, reunida el verano de 2002, recomendó construir un edificio de usos públicos y culturales, con un volumen similar al del castillo, integrando algunos vestigios de la construcción original. Finalmente, el 13 de noviembre de 2003 el *Bundestag* aprobó definitivamente la demolición del edificio levantado por la República Democrática Alemana, a pesar de las ochenta mil firmas recogidas en contra de su derribo y de la importancia de sus valores, y su sustitución por uno nuevo que reproduciría en parte el desaparecido Castillo Real. El gobierno alemán aprobó solo la réplica de las fachadas, que serían financiadas exclusivamente por medio de fondos privados, ya que el coste de la reproducción completa del edificio era tan elevado que la tarea resultaba inabordable. Conviene subrayar este aspecto: la reconstrucción del Castillo Real (reducido a sus tres fachadas barrocas y a la cúpula) respondió a una decisión política del parlamento alemán, responsable de aprobar una actuación en la que, contra toda lógica constructiva y estética, se construiría un edificio nuevo dotado de una fachada barroca fingida sin conexión alguna con el interior de la construcción, una operación similar a la sucedida en el Ayuntamiento de Varsovia años atrás (1997) (Gallego, 2007).

⁴ Opinión recogida en el folleto publicitario gratuito editado por la Fundación a favor de la reconstrucción del castillo. Cfr. *The Berliner Schloss Post*, abril 2006, Berlín (versión en inglés), pág. 18.

Uno de los argumentos esgrimidos por los partidarios de la reconstrucción⁵ es que había que devolver al centro de Berlín una construcción de cierta entidad, ya que para una parte de la opinión pública alemana el Palacio de la República no alcanzaba esta categoría. Al respecto el arquitecto Philip Johnson había sostenido con claridad:

I am in favor of the rebuilding of the *Berliner Schloss* because its reconstruction is so important for the new face of the city which will be so strongly dominated by the modern style. The historic interior of the *Schloss* are not determinate; it is the exterior form. Only [by reconstructing these facades] is it posible to restore the spatial effect of the relationship to *Schinkel's* Old Museum and his *Friedrichswerder Church*⁶.

Whilhelm von Boddien, uno de los principales promotores del proyecto, subrayaba la necesidad de recomponer la imagen del centro de Berlín, recuperando para la ciudad un elemento clave en su identidad durante más de quinientos años:

Il Castello era il punto di riferimento di tuti gli edifici storici ancora oggi esistenti [...] Il Castello era l'unità di misura dell'architettura di Berlino, punto di partenza di un centro concepito con arte, che prima della guerra costituiva un *ensemble* di rango europeo. Con la demolizione del Castello l'intero centro della città manca di equilibrio. Con la demolizione del plazzo della Repubblica e la risistemazione dell'area del Castello offrono l'occasione unica di restituire la città il luogo della sua identità (Boddien, 1994: 80) (Fig. 6).

El segundo argumento utilizado era el rechazo a la arquitectura actual. En uno de los ejemplares del periódico gratuito difundido por la asociación promotora de la reconstrucción del Castillo Real, se recogía la opinión del historiador Joachim C. Fest, que entre otras razones expresaba lo siguiente: "In addition to numerous other reasons, the idea of what modern architects would construct in this location scares me"⁷. Curiosamente encontramos de nuevo el rechazo y temor a la arquitectura contemporánea que ya hemos constatado en otros momentos y lugares en las tres últimas décadas, por ejemplo cuando se desestimó la posibilidad de rehacer el famoso teatro de ópera de *La Fenice* con formas contemporáneas —en este sentido se expresó el historiador italiano Bruno Zevi (Hernández, 2007: 44) —, o cuando se tomó la decisión de reconstruir el *Globe Theatre* de Shakespeare, en Londres, donde se optó por una réplica histórica argumentando que: "Aquello que

⁵ Información completa sobre esta iniciativa se encuentra en Stadschloss Berlin Initiative, <<http://www.stadtschloss-berlin.de/englisch.html>> (Fecha de consulta: 3 de julio de 2012).

⁶ Opinión recogida en el folleto publicitario gratuito editado por la Fundación a favor de la reconstrucción del castillo. Cfr. *The Berliner Schloss Post*, abril 2006, Berlín (versión en inglés), pág. 18.

⁷ Opinión recogida en el folleto publicitario gratuito editado por la Fundación a favor de la reconstrucción del castillo. Cfr. *The Berliner Schloss Post*, abril 2006, Berlín (versión en inglés), pág. 18.

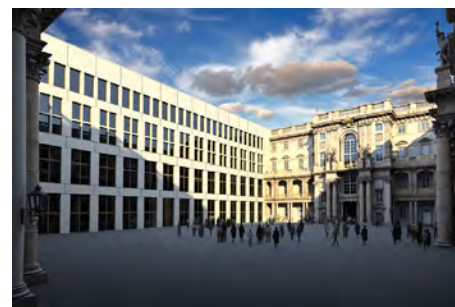
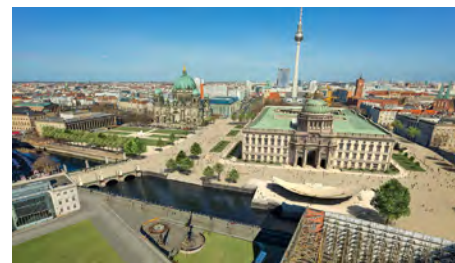
Fig. 6. Vista general de la Isla de los museos, incluyendo la reconstrucción del *Stadtschloss*. Render difundido en la página web del Humboldt Forum. <<https://www.humboldtforum.com/en>>.



hemos construido [se refería a la arquitectura posterior a 1945] es tan feo, sin orden ni calidad, que la necesidad de aferrarse a cualquier fragmento del mundo pre-moderno se convierte en un imperativo" (Hernández, 2007: 42).

La tercera razón planteada por la Fundación promotora de la reconstrucción es que con esta iniciativa se impulsaría la vida cultural del centro de Berlín, completando el proyecto en marcha de la isla de los museos. Con esta intención nace el *Humboldt Forum*⁸, que integra infraestructuras existentes (el conjunto de museos de etnología y arte dedicados a los pueblos primitivos situados actualmente en Dahlem), con un centro multifuncional para actos culturales y científicos, la colección científica de la Universidad Humboldt, bibliotecas estatales y otros establecimientos relacionados con el ocio (restaurantes, tiendas, se mencionaba un hotel, etc.), convocándose para ello un concurso internacional en el año 2008. Celebrado con escasa participación internacional y con la ausencia de grandes *archistars*, fue ganado por el arquitecto italiano Franco Stella con cierta polémica, no porque su proyecto fuera considerado el más interesante, sino porque era el que se adaptaba mejor a las bases establecidas. En el medio profesional el proyecto de Stella ha sido calificado como excesivamente simple y "esteticamente árido", un diseño en el que la fachada nueva en la parte posterior del edificio que da al río, realizada en hormigón, presenta una malla ortogonal inspirada en el racionalismo italiano (Redecke, 2010: 90), que trata de evocar la loggia del *Altes Museum* de Schinkel (Kimmelmann, 2008) (Figs. 7, 8, 9).

Las dudas y críticas planteadas por este concurso fueron muchas desde su inicio hasta su resolución. En primer lugar, por la incomprensible propuesta que se tomaba como punto de partida del proyecto: el divorcio entre el interior, una construcción contemporánea, y el exterior, un facsímil histórico del castillo desaparecido, inaceptable desde una mínima coherencia arquitectónica a pesar de la defensa de los miembros del jurado. Entre ellos se encontraba el arquitecto italiano Giorgio Grassi, quien consideraba que se podía sostener la reconstrucción de las fachadas por el valor único y singular del edificio como símbolo arquitectónico, si bien precisaba que el objetivo y el reto del proyecto arquitectónico era dar al edificio original un sentido más complejo y adecuado para el presente a través de la inserción de nuevas funciones, y añadía que la nueva construcción era: "Not a copy of the old construction,



Figs. 7, 8 y 9. Diversas vistas del proyecto ganador para el Humboldt Forum realizado por el arquitecto Franco Stella (2008). Renders difundido en la página web del Humboldt Forum. <<https://www.humboldtforum.com/en>>.

⁸ Sobre este proyecto pueden consultarse: Flier y Parzinger, 2009, y Haubrich, 2012, y la página web del proyecto: <<https://www.humboldtforum.com/en>>.



Fig. 10. Obras de construcción de la fachada posterior del Humboldt Forum, en 2018 (fotografía de la autora).

but an independent structure which evokes the past with its outer form" (Flier y Parzinger, 2009: 99).

De manera significativa algunos miembros del jurado llegaron a manifestar públicamente su insatisfacción ante la pobreza y escasa calidad de los resultados del mismo (Flier y Parzinger, 2009: 99). Fueron también considerables las críticas en el medio profesional, entre ellas la del conocido historiador francés Jean Louis Cohen, profesor del Instituto de Artes de la Universidad de Nueva York y de la Universidad de La Sorbona de París, quien ponía en evidencia las contradicciones de las bases del concurso: entre ellas el propio hecho de la selección de unas fases dentro de otras en el edificio reconstruido (la fachada renacentista que daba al río Spree (Fig. 10) es la única que no se reconstruye, frente a las otras tres barrocas cuya "clonación" era obligada en el proyecto), actitud que manifestaba claramente un criterio estético (la preferencia de las formas barrocas frente a las renacentistas), además de la imposibilidad, hablando en términos espaciales, de introducir todas las funciones previstas para el *Humboldt Forum*, sin olvidar que ni en las bases ni en los proyectos presentados se hacía alusión alguna a la destrucción del edificio, es decir, sin integrar en el nuevo proyecto toda la rica historia del mismo (Flier y Parzinger, 2009: 103).

Por su parte, el arquitecto Franco Stella, ganador del concurso, sostenía comparando Venecia con Berlín que si en la ciudad italiana no se permitiría levantar un edificio de arquitectura contemporánea, ¿por qué debía hacerse esto en Berlín? (Kimmelman, 2008). Dado que la capital alemana es una ciudad inconexa y deshilvanada, en su opinión, lo más importante es recuperar su historia porque "la memoria es lo que distingue Europa de América" (Kimmelman, 2008); sin duda un juicio controvertido que ha sido calificado directamente de ridículo por algunos críticos como el reputado Michel Kimmelman, del famoso diario norteamericano *The New York Times*. Kimmelman consideraba además como error garrafal la propuesta de reconstrucción que evidenciaba, en su opinión, una imperdonable determinación en olvidar la historia (Kimmelman, 2008).

Es más, para los expertos el deseo de clonar el edificio convirtiéndolo en una pieza de memoria (no de arquitectura) tenía un profundo calado en el ámbito de la teoría de la restauración, ya que evidenciaba un cambio crucial en el concepto de autenticidad, puesto que lo que se defendía aquí no es la

autenticidad de la materia, sino de la imagen. El arquitecto alemán Wilfried Kuehn, que participó en el concurso, sostenía que el nuevo castillo no sería un monumento histórico, sino (esto es lo relevante) la imagen de un monumento histórico, de tal manera que con este argumento se superaban —en su opinión— los conceptos de autenticidad histórica mantenidos desde comienzos del siglo XX, entre otros por Alois Riegl. Lo curioso es que este razonamiento pone de manifiesto una circunstancia singular: la reconstrucción del Castillo Real revela casi como ningún otro proyecto arquitectónico el carácter mediático e hipermoderno de la arquitectura de nuestra época, en la que el interés se focaliza sobre todo en su capacidad mediática, en su potencia para generar imágenes⁹.

Kuehn utiliza el término “desplazamiento de sentido” en relación con el cambio de significado producido en relación a la conservación de la arquitectura histórica: de la materia al concepto (Kuehn, 2009: 12); y añadía que el histórico Castillo Real desaparecido se conocía en la actualidad solo por las fotografías históricas, por tanto la reconstrucción debía sujetarse a la lógica de la imagen. Para Kuehn, como para muchos otros arquitectos, el aura de la obra de arte descrita por Walter Benjamin ha sido derrotada por la réplica, que puede alcanzar el mismo significado que el original. Paradójicamente, como señala Adrian von Buttlar, declaradamente contrario al proyecto, estaba previsto que las fachadas fuesen realizadas de manera manual con materiales y técnicas tradicionales como los originales, con lo que “la ficción monumental” se asegura “la fidelidad histórica” (Buttlar, 2010: 63), lo que según este historiador transformaba radicalmente el concepto de autenticidad.

The desire for a cloned Castle as an architecture of memory indicates an iconic turn in our definition of authenticity. Substance loses its magical aura and can be replaced, while that aura can be transferred by a few marginal but holy relics. This recipe has been successfully applied in all recent reconstructions. Paradoxically, the façades of the Castle will be executed by manual labour, using traditional tools and working techniques and, of course, genuine materials. Thus a monumental fiction takes a holy oath on authentic truth, while the authentic monument's evidence for the true history and its challenge for critical investigation of the past step-by-step becomes fictitious (Buttlar, 2007: 24).

Por su parte, el arquitecto Sebastian Redecke, en un artículo publicado en la revista *Casabella* en 2010, planteaba serias dudas al respecto:

⁹ En réalité, le projet de reconstruction est absolument moderne: expression d'une société médiatique, il produit une architecture médiatique [...] Le château reconstruit sur la base d'images techniques servira lui aussi, avant tout, à produire de nouvelles images [...] Pourtant l'esprit de notre époque ne se manifeste nulle part aussi clairement que dans les projets de reconstruction; car nulle part l'architecture n'est plus moderne. Ce qui semble historique est, en réalité, hypermoderne. Un problème essentiel étant qu'une architecture ainsi focalisée sur son image médiatique produit rarement un urbanisme satisfaisant." (Oswalt, 2010: 66-67).

Quale forza simbolica può ancora avere, per Berlino e per la Germania, il castello Hohenzollern, sessant'anni dopo la demolizione? Dal punto di vista della storia dell'architettura, l'interesse si limita alle facciate [...] Per questo, con il rifacimento del suo involucro, il castello è soltanto una seduzione dal passato, immagini nostalgiche di una forma che somiglia alle vedute e alle fotografie del centro storico di Berlino prima della guerra (Redecke, 2010: 86).

Y concluía:

A mio avviso, rimane determinante il punto centrale che ci troviamo di fronte oggi: la città è piena di segni della storia, li possiamo incontrare a ogni passo. Il castello di Berlino può essere urbanisticamente importante [...] ma, dal punto di vista storico, non ha alcun significato. I luoghi dell'identità tedesca sono altrove. (Redecke, 2010: 90).

Mientras, el profesor inglés Robert Halsall, especialista en estudios culturales y comunicación, sostiene que teniendo en cuenta el pasado alemán, reconstruir el Castillo Real inevitablemente es interpretado como el deseo de restaurar el pasado, con todos los aspectos negativos asociados al mismo (Halsall, 1996: 103) (Fig. 11).

De este generalizado debate se hicieron eco numerosas revistas nacionales y extranjeras, entre ellas la italiana *Ananke*, donde desde el año 2000 se han sucedido los artículos analizando la reconstrucción del *Stadtschloss* y condenando la desaparición del *Palast*. De hecho esta revista dedicó en el año 2002 un número monográfico a la situación de Berlín titulado *Berlino: Fotoanalisi* (*Ananke* 35-36, 2002), en el que se planteaba cómo el gran desafío de la capital alemana era hacer convivir el presente con el pasado sin anular a este, y se aludía obviamente al proyecto de reconstrucción del *Stadtschloss*, asociándolo irónicamente a los *souvenirs* consumidos por los turistas: "La memoria nella città restaurata assomiglia alla collezione dei principale monumenti cittadini visibile nelle vetrine di una celebre cioccolateria in Gendarmenmarkt. Perfettamente ricostruiti in ogni dettaglio. In cioccolato, naturalmente" (Locatelli, 2004: 84).

Un año después, el arquitecto milanés Marco Dezzi Bardeschi, director de la revista, denunciaba el fetichismo de un sector de la profesión y de los medios de comunicación que aplaudían estos proyectos, calificando de "restauración



Fig. 11. Artículo sobre la polémica en torno a la reconstrucción del *Stadtschloss* publicado en *The Art Newspaper*, n.º 206 (octubre 2009), p. 58.

“pastiche” este tipo de intervenciones. Dezzi Bardeschi consideraba estas obras, que hacen desaparecer el valor documental de los monumentos:

Un episodio indicativo, al tempo stesso alarmante e grottesco, del perdurante equivoco, presso il grosso pubblico ed i politici, sul restauro d'immagine, che ancora si attarda illusoriamente nel compiacimento infantile per la ‘fedele rizzazione com'era e dov'era’. Una tradizione di bocca buona e dura a moriré, che porta ad accettare senza discutere ed esaltare interventi a dir poco parodistici e tragicomici (Dezzi, 2004: 2).

Dezzi Bardeschi califica esta actitud de “falsa pietas, falsa scenografía, falsa concezione dell'identità, che sfocia nella nostalgia o peggio nel rimpianto del ‘dov'era e com'era’” (Dezzi, 2004: 6), y afirmaba:

Come già scriveva Ruskin, è impossibile, com'è impossibile resuscitare un morto, riportare in vita, con la rifazione, ciò che si è perduto. Senza falsi indugi e compianti, la storia siamo noi e ce la portiamo dentro, verso il futuro. Proprio per questo è importante caricare a nostra volta il progetto di conservazione della massima consapevolezza ed il progetto di innovazione di maggiore motivazione. Di fronte all'attuale grave eclisse (di presenza e di significato) dell'architettura, rilanciamo

dunque, con convinzione, i nostri due fondamentali doveri: quello di conservare/curare, prima che sia troppo tardi, il costruito esistente e quello di riaffermare il valore autenticamente creativo, autónomo, testimoniale, del progetto del nuovo, da intercalare tra le risorse materiali che le generazioni di artefici del passato ci hanno lasciato in eredità (Dezzi, 2004: 5).

Cinco años después, en 2009, cuando ya se había producido la demolición del *Palast der Republik*, el mismo arquitecto criticaba su destrucción argumentando que:

Una capitale europea come Berlino, nella quale si è finora fatto di tutto per rimuovere non solo i segni dell'ultima guerra, ma anche gli stessi ingombranti simboli materiali di un passato recente che si vuol dimenticare (l'assurda distruzione del Palazzo del Parlamento della Repubblica Democratica Tedesca, come se fosse una seconda Bastiglia, lo dimostra) e in cui si continua a covare nostalgiche e antistoriche velleità di rifazione à l'identique (si fa per dire) 'ora per allora' del precedente Schloss della passata grande potenza autóctona degli Hohenzollern (Dezzi, 2009: 2).

Una crítica que se fundamentaba en la importancia de los objetos (en este caso del *Palast der Republik*) como portadores de valores, de ideas, de sentimientos (Bodei, 2009). Este razonamiento servía para sostener la necesidad de conservar el Palacio del Pueblo, porque según Dezzi Bardeschi:

Nelle cose si depositano idee, affetti e simboli di cui spesso non comprendiamo il senso. Più siamo in grado di recuperarlo e di integrarlo nel nostro orizzonte mentale ed emotivo, più il mondo si allarga e acquista profondità" (Dezzi, 2009: 3). En el mismo número de la revista, Dezzi Bardeschi hacía referencia de nuevo a la reconstrucción del castillo real considerándolo como un tremendo episodio: Diciamo che lo Schloss è veramente una cosa terribile che dimostra proprio la grossolanità del rapporto con la storia, dopo averla dimenticata come se nulla fosse successo, questa esaltazione corresponde a una dimenticanza (Dezzi, 2009: 25).

En la misma revista, un año después, se recogía el debate producido en el seno del coloquio de expertos europeos sobre la reconstrucción del castillo real celebrado en Como (Italia, 8-9 abril 2010). En este contexto el arquitecto Giorgio Gianighian planteaba la imposibilidad de reconstruir el carácter original del edificio (presupuesto sobre el que se había organizado el concurso convocado en 2007 y ganado por Franco Stella en 2008), cuestionándose al

mismo tiempo si las heridas que debía curar este edificio no eran demasiado amplias y profundas para ser analizadas con la frialdad del historiador o del técnico restaurador.

Il Castello, nato nel Quattrocento, si è trasformato nel corso dei secoli, costantemente ampliato con l'intervento dei più eminenti artisti di ogni momento: come è possibile copiare una sintesi di quasi cinque secoli di storia? [...] Si vuole comunque fare una copia di quanto si è perduto. Ciò presuppone che una cultura come la nostra, che costruisce con materiali nuovi e con strumenti rivoluzionari, improvvisamente si travesta e si maschera per costruire così come si faceva cent'anni addietro [...] la storia non si può ripetere, la materia storica non si può ricreare. La 'copia perfetta' è impossibile per le ragioni stesse che la rendono inaccettabile dal punto di vista teorico: il tempo trascorso ha modificato saperi e tecniche, ed è impossibile, anche materialmente, ripetere un costruire di cui si è perduto la pratica quotidiana (Gianighian, 2010: 159).

PALACIO DEL PUEBLO *VERSUS* CASTILLO REAL

En paralelo al debate, entre 2004 y 2005, una vez concluidas las labores de descontaminación del amianto en 2002 y mientras se esperaba el comienzo de la demolición del edificio, el gobierno alemán permitió el uso provisional de esta infraestructura para actos culturales, lo que sirvió paradójicamente para mostrar su evidente utilidad, a pesar de carecer de muchos detalles que lo hacían más incómodo. Bajo la dirección de Amelie Deuflhard, comisaria artística del *Volkspalast*, un intenso programa de eventos culturales y artísticos desarrollados entre agosto y noviembre de 2005, el Palacio del Pueblo se convirtió en una especie de no-lugar que pretendía demostrar que había alternativas a la demolición¹⁰. Se convirtió en "un símbolo del deseo de transformar las historias y las memorias conflictivas en experiencias y en identidades nuevas" (Buttler, 2010: 52), como evidenciaba la inscripción *Zweifel* (duda), una monumental intervención artística en la fachada del edificio realizada por el artista finés Lars Ramberg en 2005¹¹.

Hacia finales del 2005 se habían celebrado en él casi novecientos eventos, muchos de ellos ligados a *performances* e intervenciones artísticas, con la participación de aproximadamente seiscientas mil personas, y esto tuvo un efecto añadido ya que una nueva generación de berlineses hicieron

¹⁰ Amelie Deuflhard manifestaba: "Un visitante desprevenido no sabría decir si se encuentra delante de una ruina del pasado o del armazón de algo nuevo. En términos artísticos, es un limbo extremadamente productivo" (Krauthausen, 2004, 29).

¹¹ La instalación consistía en unas gigantescas letras de aluminio y neón que reproducían la palabra *Zweifel* ("duda" en alemán), con las que el artista quería aludir a los procesos de construcción de la identidad en la nueva Alemania surgida tras la reunificación, y a los debates políticos y sociales surgidos a lo largo de este proceso, de los que es un buen ejemplo la misma discusión sobre el destino de este edificio. Sobre este proyecto artístico puede consultarse la página web del artista: <<http://www.larsramberg.de/1/viewentry/3890>> (Fecha de consulta: 12 de septiembre de 2012).

suyo y defendieron este espacio. No eran solo ciudadanos cuya memoria personal estaba ligada al palacio porque en él habían desarrollado parte de su vida o alemanes nostálgicos del comunismo¹², sino personas (en su mayor parte jóvenes entre treinta y cuarenta años) que rechazaban valorar el palacio desde una perspectiva ideológica. Menos condicionados que otros conciudadanos, eran capaces de ver elementos de interés donde una parte de la población tenía dificultades en analizar algo positivo. En ellos había también un rechazo contra la censura histórica dominante en ciertos sectores que condenaba *a priori* la arquitectura de los años sesenta y setenta. No estaban solos; junto con colectivos de artistas, arquitectos extranjeros como Rem Koolhaas apoyaron la iniciativa de revitalizar el edificio existente en vez de demolerlo (Krauthausen, 2004). Según el arquitecto holandés:

Actualmente predomina una visión muy dogmática de la ciudad de Berlín, una visión que intenta borrar las huellas de la guerra fría. La demolición del Palacio de la República es una forma de venganza contra la demolición del Castillo Real por parte de los comunistas. Y, de la misma manera, es un crimen no salvar el Palacio. Pero quererlo reconstruir de manera idéntica es tan absurdo como querer reconstruir el Castillo (Ruyter, 2006: 23).

¹² Al respecto el crítico Michael Kimmelman considera que el Palacio de la República pertenecía a la memoria viva de muchos berlineses, a los que simplemente se les rompió el corazón (en palabras del propio Kimmelman) con su desaparición (Kimmelman, 2008).

¹³ "Divided into three distinct areas, with the parliament and concert halls flanking the main lobby, the interior has been reduced to a grid of rusting steel beams. Even so, many of these areas retain some of their original character. To New Yorkers, the lobby's grand staircase, surrounded by rows of balconies, may conjure the grand hall of the Metropolitan Museum of Art. And here and there, you can still get a feel for the lustrous light that filtered through the bronzed windows into the rows of corridors that wrap around the building. Embedded within their steel frame, the three adjoining spaces evoke an immense hive buzzing with urban activity." (Ourossoff, 2006).

Por su parte, Nicholas Ourossoff, otro prestigioso crítico norteamericano del diario *The New York Times*, reconocía en un artículo publicado el año 2006 el interés que ganaba el edificio con el paso del tiempo, "The more quickly you shed your prejudices, the better the building looks as a work of architecture" (Ourossoff, 2006), a pesar de que la proximidad cronológica no permitía a muchos alemanes juzgarlo racionalmente. Para Ourossoff, incluso reducido a esqueleto, esta construcción presentaba un enorme potencial que solo una población más joven y tolerante con las contradicciones de su pasado reciente y deseosa de hacer las paces con su propia historia, podía comprender¹³. Ourossoff sostenía que los edificios cargados de valores simbólicos y emocionales eran a menudo los más necesitados de protección y los que planteaban las cuestiones más interesantes a cerca de la forma y continuidad de la historia de la arquitectura. El crítico norteamericano concluía su artículo preguntándose: "How many sites present as rich an opportunity to investigate how a society can move forward without cutting itself off from the most sensitive parts of its history?" (Ourossoff, 2006).

Además, Adrian von Buttlar sostiene que la defenestración del Palacio del Pueblo venía de atrás, puesto que desde 1989 un sector de la prensa, hostil al edificio por considerarlo un símbolo de la gloria de la RDA, se mofaba abiertamente del mismo (Buttlar, 2010). Frente a esta posición, el historiador alemán subraya su valía como uno de los más grandes e interesantes edificios multifuncionales del siglo XX, más extenso y complejo que el coetáneo Centro Pompidou.

Larger than the comparable Centre Pompidou in Paris, what made the Palace unique was its unusual mixture of functions spread over five floors [...] In consequence of its internationally advanced technical, social, and in some eyes artistic standards, the Palace provided a source of self-reliance in competition with architectural icons of Western democracies [...] it was widely frequented and even beloved by the GDR society (Buttler, 2007: 14, 16).

Tecnológicamente el *Palast* era innovador por sus estructuras móviles que permitían desmontar techos y muros de algunas zonas para celebrar cenas y recepciones oficiales, pero sobre todo para Buttlar es de destacar el acierto al integrar la representación del pueblo (la Cámara de los Diputados, *Volskammer*, que paradójicamente es la única parte que se ha conservado para ser remontada en otro lugar) (Fig. 12), con otras actividades sociales y culturales, es decir, funciones gubernamentales y de representación política con otras públicas, una idea que se remonta a proyectos de inspiración socialista de los años veinte y treinta del siglo pasado. La propia fachada de vidrio transparente, que para algunos expertos “rememoraba la arquitectura de cristal expresionista de preguerra” (Martínez, 2008: 33), se consideraba una especie de símbolo de la transparencia de la democracia de la RDA. En este sentido, Buttlar considera el *Palast der Republik* como un edificio icónico, “un documento único de la historia cultural alemana. Era una de las raras versiones monumentales de la *Volkshaus*, esta Casa del Pueblo fruto de una mezcla entre las visiones del siglo XIX y los prototipos modernos de los primeros años del XX” (Buttlar, 2010: 55).

Sin duda, admite Buttlar, el edificio se alejaba estéticamente de las construcciones históricas circundantes como el *Altes Museum* o la catedral, pero sus formas apelaban a otro tipo de arquitectura, a referentes como el edificio de la *Bauhaus* en Dessau construido por

Fig. 12. *Palast der Republik*. interior del parlamento
(Fuente: Ulrich, 2006)



Walter Gropius, y permitía la afirmación de la identidad arquitectónica de los berlineses del este frente a las construcciones occidentales. Por otro lado, el palacio establecía una relación armoniosa con las construcciones de los sesenta y setenta en su entorno, constituyendo la pieza clave de un barrio oficial donde se levantaba el edificio del Consejo de Estado (*Staatsratsgebäude*), cuartel general del presidente Honecker construido en 1964, conservado porque en su fachada se integró el portal norte del antiguo Castillo Real (por una razón simbólica, desde aquí Karl Liebknecht proclamó en 1918 la república socialista que acabaría conduciendo a la República de Weimar), y sobre el lado oeste de la plaza se erigió una

anodina construcción, el Ministerio de Asuntos Exteriores (*Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten*), construido en 1966 y demolido en 1995 (Haubrich, 2006: 195) para dejar espacio a la reconstrucción de la celebre *Bauakademie* de Schinkel, que está a la espera de financiación para materializarse. Un conjunto destinado a hacer olvidar, según Buttler, el Castillo Real, centro del poder en Berlín durante casi 500 años.

Respecto al entorno urbanístico, a través del muro cortina de vidrio dorado del *Palast* se podían observar dos imponentes espacios públicos: la *Alexanderplatz* y la *Marx-Engels Platz*. Y a su vez, visto el edificio desde la base de la desorbitada torre de la televisión en *Alexanderplatz*, su fachada de cristal reflectante constituía un sereno telón de fondo al vacío de la *Marx-Engels Platz* (Ourossoff, 2006). (Fig. 13)

Todas las protestas fueron en vano. El gobierno alemán, en opinión de muchos expertos, nunca consideró seriamente la conservación del Palacio del Pueblo, llamado despectivamente *Erichs Lampenladen*, "el almacén de las lámparas de Erich" (se referían al presidente Honecker). De hecho no se invitó a arquitectos ni a ningún otro tipo de profesional a debatir seriamente sobre el futuro del palacio (en cambio sí se formó una comisión para tratar la reconstrucción del Castillo Real). El 19 de enero de 2006, a pesar de las protestas de una parte importante de berlineses y de los partidos de izquierda y verde, el *Bundestag* confirmaba la demolición inmediata del palacio. Como afirmaba el crítico americano Nicholas Ourossoff: "In this regard, the government's support for a kitschy castle should be viewed as the worst kind of architectural crime: and act of cultural parricide that rules out the possibility of redemption" (Ourossoff, 2006). Crimen político, atentado cultural y términos similares pueden ser aplicados a esta operación, lo que resulta evidente es la intencionalidad política que subyacía en una operación de este tipo: "eliminare radicalmente ogni traccia di un edificio simbolico della DDR" (Burkhardt, 2018: 63).

Como afirma la historiadora inglesa Caroline A. Sandes, el Palacio del Pueblo era un ejemplo de "patrimonio negativo" atrapado entre dos tipos de nostalgia: la de los alemanes del este que veían en esta construcción una pieza de su memoria y su identidad, y la de otros alemanes nostálgicos del

Fig. 13. Vista del *Palast der Republik*, al fondo la torre de la televisión en *Alexanderplatz*.



Castillo Real, porque les recordaba un tiempo mejor en el que no existían todos los episodios dramáticos antes citados que habían señalado el siglo XX: el nazismo, la Segunda Guerra Mundial y el comunismo (Sandes, 2012: 13). Sandes, bien al contrario, considera que este edificio poseía una serie de valores que merecían su conservación.

Certainly, the *Palast* contained a significant number of these values, for example the emotional values (identity and symbol) for many former East Germans. It also contained significant cultural values (documentary and historic) as the seat of government of the GDR. In addition its construction and engineering contained further cultural values (technological and scientific); for example, the reinforced cement base tub had to be carefully constructed to ensure stable foundations on an island surrounded by river channels and this has been left in place for the building that will follow it. Lastly, it maintained use values (functional, social and educational) even after the demise of the GDR, as demonstrated when it was successfully used as the Volkspalast exhibitions space between 2004 and 2005 (Sandes, 2012: 14).

Más aún, Caroline A. Sandes sostenía que si hubiera sido conservado, este edificio que formaba ya parte del paisaje urbano histórico de Berlín, podía haber jugado un ejemplar papel cultural como *Volkspalast*, respetándose al mismo tiempo la memoria de los alemanes de la RDA (Sandes, 2012: 15). Esta historiadora añadía, además, la dificultad en reconocer la historicidad y los valores del *Palast*, relacionándolo con una cuestión de un calado más profundo: ¿qué valores son los que se tienen en cuenta en el momento de tomar decisiones respecto a la conservación, restauración o desaparición de un edificio histórico? Al respecto, Sandes plantea el conflicto entre el patrimonio declarado (*heritage by designation*), es decir, el catalogado y protegido por la ley, y el patrimonio sentido o poseído (*heritage by appropriation*), que cuenta con el reconocimiento social y el afecto de la población, pero no con una protección efectiva, y que suele ser sacrificado un mayor número de veces en comparación con el patrimonio legalmente protegido.

Arguably, the Palast was an example of heritage by appropriation, taking into consideration its public use and recognition during the period of the GDR, the memories and identity connected to it and later as its use as highly popular *Volkspalast* exhibition space [...] heritage by appropriation tends to be under far greater threat of destruction than heritage by designation because it is often not officially recognised or protected. In the case of the Palast it is clear that the heritage by designation won out over the heritage by appropriation (Sandes, 2012: 15).

En suma, según Sandes su desaparición era un hecho lamentable y vergonzoso.

In an age of rampant globalisation and loss of the unique and the individual, and of the musealisation of historic cities to attract tourists and investors, it is a shame to have removed from central Berlin such a unique historic building. Cities are always in a state of process and change. The *Palast* was a valuable physical manifestation of such change and of Berlin's history (Sandes, 2012: 15).

La demolición de este edificio de gran interés histórico y arquitectónico que, incluso en su fragil situación (reducido a su estructura tras la imperativa eliminación del amianto), cumplía una función cultural muy activa y que tenía gran trascendencia para la memoria colectiva de la ciudad, nos lleva a plantearnos algunas preguntas: ¿por qué no se consideró como una opción la restauración del edificio, en vez de optar tan decididamente por su

Fig. 14. Comienzo del proceso de demolición del *Palast der Republik* en 2006 (fotografía de la autora).



derribo? (Fig. 14) Y, más importante y polémica, ¿qué hubiera sucedido con este edificio si hubiera estado localizado en la República Federal Alemana y, por tanto, limpio de esa carga ideológica tan determinante? Por otro lado, es recurrente la duda respecto a qué puede aportar a la construcción de la identidad nacional de la Alemania reunificada, la imagen de un castillo real prusiano (Colomb, 2007: 34). La clave está en la insistencia en mirar al pasado para construir el futuro, como señala Adrian von Buttlar: "Every day Germans are told by our leading politicians to 'look forward' —which essentially means backwards. It seems, then, that we need a proper past for our future. But which past?" (Buttlar, 2007: 14).

Preguntas que quedan hoy sin respuesta, pero que ponen en evidencia la complejidad de este proceso, la trascendencia de la desaparición de un edificio como este y la polémica de su sustitución por un clon simplificado, que no puede ser otra cosa que la parodia de una compleja construcción histórica.

OTRAS OPINIONES PARA EL DEBATE

La proximidad del fin de las obras de reconstrucción del *Stadtschloss* y la inauguración del *Humboldt Forum* prevista para finales de 2020 han reavivado el debate inherente a este proyecto, suscitando por un lado una secuencia de artículos laudatorios que celebran la resurrección del palacio imperial de la mano de la cultura, como titula por ejemplo un conocido diario español: "La cultura devuelve la vida al Palacio Imperial de Berlín" (Sánchez, 2018). En estos artículos se recoge la idea expresada años atrás de que la reconstrucción "cierra una herida urbanística e identitaria" en la capital alemana (Sánchez, 2018), mientras para el director del *Humboldt Forum*, el historiador británico y exdirector de la *National Gallery* Neil McGregor: "Este edificio encarna una nueva actitud de simbolizar el mundo" y "ofrece a los alemanes la posibilidad de encontrar su actual lugar en el mundo y reconciliarse con su propia historia" (Sánchez, 2018). Otro argumento utilizado por los defensores de la reconstrucción, expuesto con anterioridad y retomado en los artículos más recientes, publicados este mismo año 2018, defiende el papel urbano del Castillo Real.

L'edificio, scomparso per sessant'anni, ricompare con tutto il suo volumen, non a mio avviso come scenografia, ma come elemento cardine della composizione urbana rispetto agli altri complessi monumentali della Museumsinsel, nonché come terminale inamovibile dell'Unter der Linden. Il Berliner Schloss ricostruito e, al tempo stesso, reinventato da Franco Stella è il risultato di un disegno politico di ricostituzione dell'immagine prussiana della città e allo stesso tempo del diritto all'oblio che una nazione ha deciso di darsi rispetto ad una parte della sua storia, cancellando a sua volta un passato non gradito (Caliari, 2018: 76).

Con il ritorno del Castello vengono ridefinite anche le tre piazze che lo cingevano, seminali per tutto il centro di Berlino che riguadagna comprensione grazie alla ricostruzione di un edificio. Le piazze e i cortili attinenti questo nuovo palazzo si riuniranno in un'unica grande Piazza nel cuore di Berlino. Il nuovo Schloss-Forum riconnette, attraverso l'asse nordsud, il Lustgarten, e quindi la splendida facciata dell'Altes Museum, con la strada urbana antecedente alla nascita del Castello, costituendo una straordinaria nuova parte d'accesso alla città e un contemporaneo foro romano (Leoni, 2018: 7).

Por otro lado, se reavivan las opiniones en contra, como la del arquitecto italiano Alberto Grimoldi, que considera esta copia inculta una ofensa y una humillación a la memoria (Grimoldi, 2018: 59), mientras el historiador, arquitecto y crítico suizo François Burkhardt retoma el argumento político que está en la base de esta reconstrucción.

La reconstrucción del Castillo de Berlino è sintomática del rapporto esistente in Germani tra architettura e organi dello Stato e mette bene in evidenza le strategie perseguite da questi ultimi dopo la caduta del muro e durante il proceso di riunificazione. La ricostruzione del Castillo non avrebbe mai avuto luogo senza il crollo della DDR, giunta ormai all'esaurimento delle sue energie social, politiche e finanziarie, a cui fa seguito il ritiro delle truppe sovietiche dalla Germania orientale, nell'ambito della Perestroika di Gorbaciov. La ricostruzione dell'edificio storico, che avrebbe dovuto rappresentare un símbolo di concordia all'interno della nuova política di riunificazione tra le due Germanie, si è trasformata invece in un motivo di discordia tra i cittadini di Berlino (Burkhardt, 2018: 62).

Y, sobre todo, critica el rechazo a la arquitectura contemporánea que subyace bajo este proyecto.

Mi sembra inaccettabile che per scopi così nobili si ricorra a un involucro storico, per di più in un contesto típicamente urbano all'interno di una metrópoli contemporanea, negando sia la possibilità di disporre di un contenitore adeguato ai nostri tempi che il diritto dell'architettura contemporanea a integrarsi in un ambiente storico. Un paese che rivendica di essere tecnológicamente all'avanguardia perde così l'occasione di dimostrare come sia possibile integrare le tecnologie moderne in un involucro contemporaneo che esprima la perenne attualità del proceso di civilizzazione. Allo stesso tempo la decisione presa dalla política dimostra la sfiducia di quest'ultima verso l'architettura contemporanea e i suoi architetti (Burkhardt, 2018: 64).

Otro aspecto a tener en cuenta es que la proliferación de reconstrucciones de edificios desaparecidos conduce a cuestionar la teoría de la restauración monumental, produciendo un retorno al replanteamiento de argumentos que en apariencia habían sido descartados años atrás, en especial el rechazo al *com'era e dov'era*. Resulta significativo al respecto el artículo publicado hace pocos años por el arquitecto León Krier (Krier, 2014), en el que defendía "la reconstrucción científica y evocadora de los monumentos del pasado" (Krier, 2014: 50), citando casos como la restauración de la *Maison Carrée* de Nimes o la reconstrucción de la *Frauenkirche* de Dresde (Hernández, 2007). Respecto a estas intervenciones, Krier considera que:

dan cuenta brillantemente de una nueva actitud, y ponen en evidencia las malas cirugías practicadas durante décadas sobre los edificios históricos en nombre de la 'modernidad' y la *Carta de Venecia*, basadas en principios como la negativa a devolver a los edificios históricos en ruinas su integridad técnica y material; la sacralización de

las ruinas; la restauración de las ruinas en cuanto a ruinas; la construcción de costosos dispositivos de protección de las ruinas, a menudo deliberadamente discordantes con ellas; la proliferación de extraños centros de visitantes e interpretación; la recolección, catalogación y preservación compulsivas de millones de piezas y fragmentos 'históricos' sin una estrategia para completarlos, repararlos o recrearlos... Todas estas 'falsificaciones ideológicas' están perdiendo su legitimidad muy rápido (Krier, 2014: 52).

La defensa de la reconstrucción realizada por el arquitecto Leon Krier contrasta con la actitud del historiador belga Paul Philippot, quien consideraba este tipo de intervenciones que denominaba "reconstrucción idéntica", "une forme de restauration qui prétend précisément l'abolir [l'intervalle entre la création et sa réception] pour restituer au passé une présence actuelle [...] qui entend rétablir l'état primitif de l'œuvre comme si le temps ne s'était pas écoulé" (Philippot, 1995: 7), una práctica que condena sin paliativos puesto que ni el tiempo es reversible, ni la restauración puede abolir las huellas de la historia. En la misma línea de Philippot se encuentran otros autores, como Mario Pisani quien, en el año 2000, con motivo de la reconstrucción del teatro veneciano de La Fenice, se lamentaba de la debilidad e inmovilismo de la cultura arquitectónica contemporánea, que favorecían este tipo de reconstrucciones (Pisani, 2000). Mientras el arquitecto Flavio Albanese, avanzando en una línea paralela, cuestionaba el hecho de que se admitiera con normalidad la demolición de edificios de los años sesenta y setenta como el Palacio de la República, al considerar esta arquitectura inútil, incompatible con el presente, y además estéticamente fea. Al respecto afirmaba, cuestionando la mentalidad con la que nos acercamos al patrimonio monumental, porque se daba por sentado que un edificio medieval debía ser conservado y restaurado, mientras que uno contemporáneo no: "To put it more plainly, we wondered: why do we take it for granted that a Norman ruin should be conserved or restored, yet equally for granted that the *Palast der Republik* be pulled down?" (Albanese, 2009).

ALGUNAS REFLEXIONES EN TORNO A LA RECONSTRUCCIÓN DEL STADTSCHLOSS DE BERLÍN

Berlín es una ciudad dañada, que ha curado sus heridas a través del cambio de su forma e imagen urbanas, utilizando tanto la arquitectura contemporánea como la restauración monumental, lo que incluye construir escenarios de

Fig. 15. "Típico urbanismo del siglo XXI" (palabras de la Señora), el título del libro sostenido por el hombre se titula "Ninguna historia de la arquitectura". Viñeta publicada en el diario berlinés *Der Tagesspiegel*, 6 de julio de 2002. Reproducida en el libro *Die Berliner Schlossplatzdebatte im Spiegel der Presse* (2005).



ficción (el nuevo centro de la ciudad en torno al *Humboldt Forum*), que acaban convirtiéndose en un episodio histórico más, añadido como un eslabón a la compleja cadena de cambios y transformaciones experimentados en los últimos sesenta años por la actual capital alemana (Fig. 15).

Para muchos expertos la reconstrucción del Castillo Real es una evidente mistificación, un claro ejemplo de simulacro urbano y de banalización y teatralización de la historia que recuerda las advertencias realizadas por algunos autores como el arquitecto Paolo Torsello, quien en 2003 alertaba acerca de la utilización de la restauración monumental para convertir la historia en espectáculo, representando el pasado como algo teatral. Enmarcaba en este fenómeno reconstrucciones de ruinas y completamientos de edificios históricos devueltos a su integridad original (Torsello, 2003). Para

algunos conservadores alemanes, además, la reconstrucción era incapaz de producir una imagen fidedigna del castillo (que como hemos indicado era una heterogénea construcción, producto de las ampliaciones, transformaciones y reformas acometidas durante siglos), sino una representación abreviada y estéril de sus rasgos principales, privada del tiempo y de la historia (Buttler, 2007: 28). A ello se añade que esta reconstrucción es aún más grave puesto que ha conllevado la demolición de un edificio precedente (el Palacio del Pueblo) de indudable valor histórico y artístico.

La reconstrucción del *Stadtschloss* no es una réplica perfecta, ya que afecta solo a tres de las cuatro fachadas y a una parte del patio interior, sino que se presenta como un proyecto de compromiso entre la historia (de ahí la llamada continua a la artesanía en la reproducción de las partes antiguas, como las esculturas y los elementos decorativos de la fachada) y el presente (las nuevas funciones que va a recibir), pero la pregunta básica que suscita es: ¿cómo no ha sido posible en este caso que el presente se estratificara sobre el pasado sin anularlo? En el caso del *Stadtschloss*, el clon del palacio imperial barroco anula la sucesión de acontecimientos desarrollados en este lugar: borra el hecho de que este edificio fue sede de la administración prusiana y símbolo de esta monarquía, un fastuoso museo de artes decorativas, el lugar desde el que se proclamó la República de Weimar, y un edificio herido durante la Segunda Guerra Mundial condenado sin piedad por el gobierno comunista; más aún, el clon se construye sobre la desaparición de la última fase de la historia reciente alemana: el *Palast der Republik*, distintiva construcción del gobierno comunista, paladín de una arquitectura contemporánea de uso cultural al servicio de la sociedad, y a la vez incómodo testigo para algunos sectores de la Alemania reunificada.

Lo que resulta evidente es que se trata de un caso paradigmático y a la vez único en Europa, que contiene muchos elementos y aspectos contradictorios que, en especial —esto es de subrayar— van de lo local a lo universal, puesto que suscitan una inevitable y pertinente reflexión acerca de los límites de la restauración monumental en la praxis contemporánea. Asumida la condena a las reconstrucciones desde la *Carta de Venecia* (1964), sorprende la reacción de parte de la sociedad actual en defensa de este tipo de actuaciones, cuando lo que debería plantearse es si operaciones de este tipo son

admisibles en el ámbito de la cultura occidental, porque para otras culturas ya sabemos que ciertamente es aceptable¹⁴. Lo cierto es que en muchos casos reconstrucciones de este tipo se basan en argumentos ideológicos, políticos y nacionalistas, más que en razones de tipo científico o cultural. También cabría otro tipo de análisis de orden estético: ¿por qué resulta más interesante una fachada barroca que un edificio de arquitectura contemporánea?, ¿qué hay tras esta actitud *revival*?, ¿por qué no somos capaces de reconocer valores culturales en arquitecturas cercanas cronológicamente como las de los años sesenta y setenta? Y ¿en qué situación queda el controvertido concepto de autenticidad en relación con estas réplicas? Estas son cuestiones que es necesario plantear para valorar correctamente estos casos, porque de hecho no se trata de una respuesta unitaria, otras maneras de actuar eran posibles, entre ellas, viendo lo polémico que resultaba la toma de decisiones sobre el futuro del *Palast*, se podía haber dejado en suspenso la resolución por un periodo de una o dos décadas, hasta que una cierta distancia temporal permitiera llegar a un acuerdo (Sandes, 2012).

Igualmente se podía haber planteado la rehabilitación y conservación del edificio, o se podía haber optado, si se consideraba inevitable su demolición, por apostar por la arquitectura contemporánea, completando una secuencia histórica, la actual, que ahora está representada por un facsímil caricaturizado, porque el proyecto de reconstrucción de réplica solo tiene la fachada y el interior será un edificio nuevo, divorciado del exterior pretendidamente histórico, una propuesta que resulta imposible de asumir como arquitectura representativa del siglo XXI. Pero es evidente que, al menos para un sector de la sociedad alemana (y europea, por extensión), la originalidad arquitectónica no es un valor en alza y las reconstrucciones son mucho más meritorias, de hecho se ha llegado a afirmar que la producción de “falsos históricos” es una tendencia muy en boga en la Alemania actual (Burkhardt, 2018: 62), lo que lleva a plantear cómo deben ser considerados estos monumentos.

Da questa particolare vicenda scaturiscono, quindi, considerazioni sull'importanza oggi concessa alla copia, da mettere nel giusto rilievo in prospettiva del legame che le generazioni future manterranno, pur nella mutevolezza delle opinioni e delle percezioni, con le testimonianze architettoniche del passato.

Infatti la copia implica un forte significato visivo e simbolico a cui non può essere associato indiscriminatamente lo statuto di monumento (Pizzone, 2010: 12)

¹⁴ Sobre esta cuestión es de lectura obligada el lúcido ensayo *Humilde condición. El patrimonio cultural y la conservación de su autenticidad*, de la historiadora M.ª Pilar García Cuetos (García, 2009).



Fig. 16. Propuesta de reconstrucción (arquitectura efímera) de la *Bauakademie*, en la proximidad del Humboldt Forum, estado en 2017 (fotografía de la autora).

Por otro lado, hay que tener en cuenta que, según algunos expertos, en este país la restauración como disciplina no tiene el impacto ni el desarrollo que ha observado en otros países como Italia o Francia, lo cual tiene a su vez efectos concretos en la conservación del patrimonio monumental¹⁵. La reconstrucción del Palacio *Thurn und Taxis* en Frankfurt y del Palacio de Postdam¹⁶ y el proyecto de reconstrucción para la Academia de Arquitectura (*Bauakademie*) (Fig. 16) de Schinkel en Berlín¹⁷ son ejemplos que, según François Burkhardt, evidencian “la tendencia retrograda e conservatrice predominante sia a livello politico cha da parte degli ordini degli architetti locali” (Burkhardt, 2018: 60), y ponen de manifiesto cómo en el campo de la arquitectura: “se está viviendo el fracaso del original y la victoria de la reproductibilidad. Y el número de reconstrucciones continúa aumentando” (Bartetzko, 2009: 7). Esto no es lo peor, iniciativas de este tipo, como la reconstrucción del palacio de Postdam, promueven en su entorno la construcción de nuevos edificios de corte historicista de pésimo gusto (Burkhardt, 2018: 62). Toda una derrota en diversos frentes tanto del sentido de la historia como de la arquitectura contemporánea.

¹⁵ Esta es la opinión sostenida por el arquitecto Gianluigi di Martino quien afirma: “Nel caso specifico della Germania, nazione in cui il restauro come disciplina universitaria non ha forse lo stesso impatto e articolazione di autonomia disciplinare che ha in Italia, sono proprio gli architetti incaricati dalle amministrazioni o vincitori di concorsi internazionali che, a partire dall’inmediato dopoguerra, hanno trovato soluzioni sia architettoniche che urbanistiche che, prescindendo da atteggiamenti dottrinari propri delle teorie del restauro, hanno prodotto risultati talvolta condivisibili, altre volte da giustificare in funzione della eccezionalità degli interventi stessi. Basta citare, ad esempio l’edificio del Consiglio di Stato (*Staatstrasseband*, 1962-1964) nella cui facciata è stato inserito il portale settecentesco trasferito dallo *Stadtschloss*” (Martino, 2011: 39).

¹⁶ El *Stadtschloss* de Postdam era un palacio barroco con una extraordinaria decoración rococó en su interior, dañado por los bombardeos de 1945 y demolido por el gobierno de la República Democrática Alemana en 1960. De las ruinas se conservaron algunas piezas originales (columnas, pilastras, esculturas y motivos ornamentales), que estaba previsto reutilizar en la reconstrucción. En 2001, y gracias a la donación del famoso presentador de la televisión germana Günther Jauch, se reconstruyó una famosa parte del palacio: el Portal de la Fortuna, como estímulo para una reconstrucción completa del conjunto. Sin embargo, los diputados del parlamento regional de Brandemburgo propusieron “una ricostruzione moderna nella cubatura storica adeguata alle necessita di un parlamento moderno” (cfr. Bartetzko, 2009: 6); no obstante, la donación de 20 millones de euros realizada por Hasso Plattner, un empresario rey de la informática, ha reconducido el proyecto puesto que como condición Plattner exigió que se reprodujesen mimeticamente las fachadas y

BIBLIOGRAFÍA

- S/a. (1977), *Palast der Republik. Le Palais de la République. Palacio de la República* (publicación trilingüe realizada con motivo de la inauguración del edificio). Berlin: Verlag Zeit im Bild.
- ALBANESE, Flavio (2009), "Urban retrofitting", *Domus*, n.º 926, p. 1.
- AUGÉ, Marc (2008), *El viaje imposible. El turismo y sus imágenes*. Barcelona: Gedisa editorial.
- AZÚA, Félix (dir.) (2004), *La arquitectura de la no-ciudad, Cuadernos de la Cátedra Jorge Oteiza*. Pamplona: Universidad Pública de Navarra.
- BARTETZKO, Dieter (2009), "Chi imita la storia deve esserle fedele. È sempre più di moda la ricostruzione in stile. L'ultima è quella dello StadtSchloss di Potsdam come sede del Parlamento di Brandeburgo", *Il magazine dell'architettura*, n.º 19 (año 3, abril), pp. 6-7.
- BODEI, Remo (2009), *La vita delle cose*. Roma: Laterza.
- BODDIEN, Whilhelm von (1994), "Il castello: dov'era com'era", *Lotus International*, n.º 80, pp. 80-81.
- BURKHARDT, François (2018), "La nuova Berlino e l'ideologia della ricostruzione: patrimonio storico e insostenibili incertezze della politica", *Ananke*, n.º 83, pp. 60-66.
- BUTTTLAR, Adrian von (2010), "À Berlin, un château contre un palais", *Criticat*, n.º 5, pp. 50-63.
- BUTTTLAR, Adrian von (2007), "Berlin's Castle versus Palace: A Proper Past for Germany's Future?", *Future Anterior* vol. IV(1), pp. 13-29.
- CALIARI, Pier Federico (2018), "La ricostruzione dopo la fine del moderno", *Ananke*, n.º 83, pp. 71-76.
- COLOMB, Claire (2007), "Réquiem for a lost Palast. 'Revanchist urban planning' and 'burdened landscapes' of the German Democratic Republic in the new Berlin", *Planning Perspectives*, n.º 22, pp. 283-323.
- DEZZI BARDESCHI, Marco (2004), "Lacuna, rovina e progetto", *Ananke*, n.º 42, pp. 2-6.
- DEZZI BARDESCHI, Marco (2009), "Editoriali: Urban retrofitting: le qualità dormienti del costruito", *Ananke*, n.º 58, pp. 2-3.
- DEZZI BARDESCHI, Marco (2009), "On ruins: presentazione del Neues Museum di Berlino alla Triennale di Milano", *Ananke*, n.º 58, pp. 25-26.
- FLIERL, Thomas y PARZINGER, Hermann (eds.) (2009), *Humboldt-Forum Berlin. Das Project. The project*. Berlín: Theater der Zeit.

la famosa caja de escalera. Es decir, como en el Castillo Real de Berlín, se ha levando un facsímil al exterior con un interior moderno adaptado a su función parlamentaria, un nuevo uso que puede incluso condicionar el diseño de la copia, que deberá ser adaptada en sus dimensiones, lo que puede dar lugar a deformaciones insospechadas: "Infatti si prevede, a causa dell'enorme necessità di spazi a uso parlamentare, di gonfiare il cosiddetto corps de logis e le ali longitudinali verso il cortile interno. Quella che sulla carta o sullo schermo di un computer può sembrare una variazione poco influente, si può trasformare nella realtà in una deformazione deturpante" (Bartetzko, 2009: 7).

¹⁷ "Si può dire che la *Bauakademie* di Schinkel fu, per la sua epoca, un'architettura di avanguardia. Ma questa non è però una ragione sufficiente per riprodurre, 180 anni dopo, una pallida copia dell'originale" (Burkhardt, 2018: 66).

- GALLEGO ROCA, Javier (ed.) (2007), *Varsovia, memoria y restauración arquitectónica*. Granada: Universidad de Granada.
- GARCÍA CUETOS, María Pilar (2009), *Humilde condición. El patrimonio cultural y la conservación de su autenticidad*. Gijón: Trea.
- GIANIGHIAN, Giorgio (2010), "Berlino: contro la ricostruzione del castello", *Ananke*, n.º 60, pp. 158-159.
- GRIMOLDI, Alberto (2018), "Berlino: pietre sopra il castello", *Ananke*, n.º 83, pp. 56-59.
- HALSALL, Robert (1996), "Architectural debates in post-unification Berlin: an aesthetic 'historian's debate'?", *Debate*, n.º 4, pp. 91-108.
- HAUBRICH, Rainer (2012), *Das Neue Berliner Schloss. Von der Hohenzollernresidenz zum Humboldt-Forum*. Berlín: Nicolai Verlag.
- HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, Ascensión (2007), *La clonación arquitectónica*. Madrid: Siruela.
- HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, Ascensión (2013), "Historia de la reconstrucción. Reconstrucción de la Historia", en Luis ARCINIEGA GARCÍA (ed.). *Memoria y significado: uso y recepción de los vestigios del pasado*. Universidad de Valencia: Valencia, pp. 307-338.
- HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, Ascensión (2015). "A la búsqueda (imposible) del tiempo perdido. Reflexiones en torno a la 'reconstrucción idéntica,' definida por Paul Philippot", *Conversaciones... 1*, monográfico *Conversaciones... con Paul Philippot*, pp. 97-116.
- KIMMELMAN, Michael (2008), "Rebuilding a palace may become a grand blunder", *The New York Times, Art&Design*, edición digital, 31 de diciembre 2008. En: <http://www.nytimes.com/2009/01/01/arts/design/01abroad.html?pagewanted=all&_r=0> (Fecha de consulta: 09 de octubre de 2012).
- KRAUTHAUSEN, Ciro (2004), "Los artistas reaniman la memoria de la RDA", *El País*, 28 de agosto de 2004, p. 29.
- KRIER, Leon (2012), "El futuro de la arqueología. Should we rebuild the Roman Forum?", *Arquitectura Viva*, n.º 162, pp. 50-53.
- KUEHN, Wilfried (2009), "Model und event", *Candide. Journal for Architectural Knowledge*, n.º 1, pp. 97-116.
- LEONI, Francesco (2018), "A Berlino che giorno è? La ricostruzione del Berliner Schloss di Franco Stella", *Ananke*, n.º 83, pp. 67-70.
- LOCATELLI, Vittorio (2002), "Berlino: Lavori in corso", *Ananke*, n.º 35-36, pp. 82-91.
- MARIN BOHDE, Leefke (2012), "L'inquietante ricostruzione (in corso) del castello degli Hohenzollern a Berlino", *Ananke*, n.º 67, pp. 24-27.

- MARTINO, Gianluigi di (2011), "Ricostruzioni a Berlino", en Stella CASIELLO (ed.), *I ruderi e la guerra. Memoria, ricostruzioni, restauri*. Firenze: Nardini Editore, pp. 33-51.
- PISANI, Mario (2000), "Reseña bibliográfica del libro I progetti per la ricostruzione del Teatro de La Fenice 1997", *L'industria delle costruzioni*, n.º 348, p. 85.
- PIZZONE, Vittore (2010), "La ricostruzione del castello di Berlino. Dibattito storico artistico e ricezione critica", *I Beni Culturali*, año XVIII(6), pp. 11-16.
- OSWALT, Philipp (2010), "À propos du projet lauréat pour le Humboldt-Forum", *Criticat*, n.º 5, pp. 64-67.
- OUROSSOFF, Nicholas (2006), "Trying to save Berlin relic from the dustbin", *The New York Times*, 9 enero de 2006. En: <<http://www.nytimes.com/2006/01/09/arts/design/09pala.html>> (Fecha de consulta: 09 de octubre de 2012).
- PHILIPPOT, Paul (1995), "L'œuvre d'art, le temps et la restauration", *Histoire de l'Art*, n.º 32, pp. 3-9.
- RIEFF, David (2012), *Contra la memoria*. Barcelona: Debate.
- RUYTER, Thibaut de (2006), "Scompare il Palast der Republik a Berlino: Una lenta agonia", *Il Giornale dell'architettura*, n.º 38, pp. 1-23.
- REDECKE, Sebastian (2010). "Franco Stella. Ricostruzione del castello di Berlino", *Casabella: rivista internazionale di Architettura*, n.º 796, pp. 80-91.
- SACHS, Norbert (2011), "Be Berlin: vivere una nuova città", *L'industria delle costruzioni*, n.º 417, pp. 4-11.
- SANDES, Caroline A. (2012), "Null and Void: the Palace of the Republic, Berlin", en Sarah MAY (ed.), *The good, the bad and the unbuilt: handling the heritage of the recent past*, Studies in Contemporary and Historical Archaeology 7, BAR International Series 2362. Oxford: British Archaeological Reports Oxford Ltd., pp. 7-17.
- SÁNCHEZ, Rosalía (2016), "La cultura devuelve la vida al Palacio Imperial de Berlín", *ABC*, 03 de noviembre de 2016, edición digital: <https://www.abc.es/cultura/arte/abci-cultura-devuelve-vida-palacio-imperial-berlin-201611030134_noticia.html> (Fecha de consulta: 14 de marzo de 2018).
- TORSELLO, Paolo (2003), "Restauro come spettacolarizzazione della storia: un'alleanza innaturale tra storici e restauratori", *Ananke*, n.º 38, pp. 2-9.
- ULRICH, Andreas. (2006), *Palast Der Republik. A retrospective*. Berlín: Prestel Verlag.
- VASSALLO, Eugenio (1985), "Restauro, ricostruzione, riproduzione", *Storia architettura* 8(1-2), pp. 171-178.

CONFLICTOS LATENTES: TURISMO Y PATRIMONIO SOCIAL. EL CASO DE ENSENADA, BAJA CALIFORNIA, MÉXICO

Roberto **Goycoolea Prado**
Universidad de Alcalá, Madrid

Laura Susana **Zamudio Vega**
Universidad Autónoma de Baja California

RESUMEN

La jornada académica de la que surge este libro, *La ciudad del turismo: apropiaciones estéticas y patrimoniales*, tenía una convocatoria abierta: invitaba a reflexionar sobre el impacto de las transformaciones turísticas del patrimonio. Las comunicaciones presentadas se centraron en dos temas generales: análisis de los cambios de los centros históricos (físicos, funcionales y estéticos) y estudio de lo que estas intervenciones suponían para su comprensión y utilización. Inscrita en el último grupo, se reflexiona aquí sobre los impactos del turismo en el "patrimonio social", considerando que las concesiones físicas y funcionales que las ciudades asumen para adaptarse a los requerimientos turísticos llevan, en los casos más extremos, a que los vecinos terminen sintiéndose ajenos a los espacios a los que su modo de habitarlos daba sentido. Ejemplo singular de este fenómeno es cuanto sucede con el turismo de cruceros en Ensenada, México. En este conocido puerto de Baja California, los barcos turísticos han generado buenos ingresos y visibles mejoras en la ciudad, como la apertura al mar con el nuevo malecón y la rehabilitación del patrimonio. Pero, a la vez, los usos turísticos están produciendo alteraciones tan significativas en la cotidianidad del lugar que, poco a poco, la ciudad ha ido "des-significándose"; perdiendo el "patrimonio social" que le daba sentido.

La investigación presentada es parte del proyecto "Turismo de cruceros de Ensenada, BCN. Repercusiones Urbanas, Arquitectónicas y Sociales en el Centro Turístico Portuario" (2017-2018), con sede en la Universidad Autónoma de Baja California, Ensenada, BCN, México, realizado con financiación por

convocatoria pública de la Secretaría de Educación Pública para el Desarrollo Profesional Docente de México.

INTRODUCCIÓN

El lugar nos da identidad por el significado que posee, por la vida social que en él se ha producido a lo largo del tiempo. (M. de Alba, 2010).

Vivimos un cambio histórico en el vínculo del turismo con las ciudades. De pronto, una relación que a todos parecía beneficiar ha comenzado a ser cuestionada por los conflictos sociales, espaciales y económicos generados por el enorme aumento en número de viajeros y volumen de negocio del turismo contemporáneo. Es un fenómeno complejo y, como tal, con diversas maneras de analizarlo. En nuestro caso, nos interesa estudiar los impactos del turismo sobre la percepción y uso de los destinos, partiendo de la hipótesis de que el modo en que los turistas utilizan lo público (equipamientos, servicios y espacios) está destruyendo el “patrimonio social”, entendido como aquellas prácticas cotidianas que dan sentido a un lugar, con independencia de cómo es o del grado de conservación de su patrimonio.

Desde esta perspectiva, el caso de Ensenada (Baja California, México) resulta especialmente interesante de estudiar por la temporalidad del fenómeno. Más exactamente, porque los conflictos turísticos están directamente vinculados a la llegada de los cruceros al puerto. Situación paradigmática que nos permitimos ejemplificar con una anécdota vivida por los autores durante la estancia de Roberto Goycoolea en la Universidad Autónoma de Baja California invitado por Laura Zamudio (Fig. 1).

“Hoy hay barco”

Al terminar la sesión vespertina del taller, Roberto propuso regresar a una taberna del centro donde habían disfrutado de un agradable ambiente y de estupendas viandas y vinos locales. “No. Hoy hay barco; vamos a otro sitio”, fue la lacónica respuesta de Laura, que agregó con delicadeza: “Vamos a ir a un sitio que te gustará, pero ahorita pasamos por La primera¹ para que lo veas”.

¹ El apodo “La primera” (oficialmente: avenida Adolfo López Mateos) proviene de la época en que era la calle más cercana al mar. Ubicada hoy a unos doscientos metros del malecón construido sobre terrenos de relleno, es el centro de la zona turística de Ensenada.

Fig. 1. Vista nocturna de Ensenada (Foto: R. Goycoolea, 2016).



Recorrerla no fue fácil. Cientos de turistas exaltados habían invadido La primera; bebían y comían sin tregua en unas aceras colonizadas por música machacona y gritos estridentes; decenas de vendedores ambulantes ofrecían los más inusitados *souvenirs* y "promotoras" ligeras de equipaje ofrecían toda clase de servicios; la policía intentaba evitar desmadres mayores, pero dejaba hacer. La llegada de los cruceristas había transformado la apacible calle de la visita anterior en un sitio donde había desaparecido cualquier rastro de urbanidad, incluyendo a los vecinos.

Como cabía esperar, la conversación giró sobre el impacto de los cruceros. Nadie era ajeno al fenómeno y los argumentos se exponían con pasión, mostrando que el tema les afectaba. Y, como suele suceder cuando se habla del turismo, las posiciones se movían entre dos posturas extremas: quienes restaban importancia a los conflictos defendiendo las bondades sociales, urbanas y económicas de los cruceros, y quienes ponían en duda tales beneficios o consideraban que no compensaban los problemas que causaban.

Al día siguiente volvimos a La primera. Era un día sin barco, la calle volvía a ser "el lugar de siempre". Había ancianos paseando sin temor a ser



arrollados, padres comprando helados sabiendo que los niños no verían comportamientos poco edificantes, parejas intimando en las terrazas, jóvenes compartiendo sus cervezas a precios locales y turistas de estancias más prolongadas disfrutando del colorido trasiego de las ciudades mexicanas. En términos de Edward Relph (1976), La primera pivotaba entre ser *place* (espacio con sentido e identidad) o ser *placelessness* (espacio sin sentido ni identidad) dependiendo de si había o no cruceristas (Fig. 2).

Fig. 2. Paisaje de La primera un día con arribo del crucero y un día sin barco (Fotos: L. Zamudio, 2017-2018).

CONFLICTOS LATENTES

Más allá de la anécdota, la situación descrita da cuenta de un fenómeno común a muchos de los destinos de éxito. Lugares donde las inversiones realizadas, especialmente en las zonas patrimoniales, para atender a las demandas turísticas de manutención, cultura y ocio, están generando conflictos de distinta naturaleza. Neologismos como "turistificación", "hotelización", "gentrificación", "disneyficación" o "musealización", intentan dar cuenta de las diferentes manifestaciones del fenómeno. Aluden a la saturación del espacio e instalaciones, a las mutaciones estéticas y funcionales del patrimonio construido, a la sustitución del comercio y emprendimientos locales por servicios turísticos, a comportamientos inciviles, a diversos tipos

de contaminaciones ambientales, a la imposición de narraciones y formas culturales, a la inflación de los precios de la vivienda y los servicios, etc. Una larga lista de alteraciones que, en su fase más extrema, termina convirtiendo a los destinos, cual *souvenirs*, en meros objetos de comercialización y consumo.

En Ensenada el impacto turístico es alto, pero no alcanza las cotas de rechazo de otros puertos —Venecia, Barcelona, Dubrovnik o La Valeta, por nombrar casos mediáticos— porque es un fenómeno estacional, limitado a los días y horas en que hay cruceros amarrados y porque los beneficios del turismo se perciben mayores que sus desventajas. Pese a ello, consideramos que, si no se toman las medidas oportunas para evitarlo, las inversiones que se están realizando en Ensenada para impulsar el turismo de cruceros pueden aumentar los conflictos socio-espaciales y, con ello, iniciar procesos de polarización y exclusión social que terminen generando profundas dinámicas de segregación espacial y pérdida de cohesión social.

Para intentar contrastar esta hipótesis, Laura Zamudio presentó el proyecto de investigación “Turismo de cruceros en Ensenada, BCN. Repercusiones urbanas, arquitectónicas y sociales en el centro turístico y portuario”² a la convocatoria 2017 de Apoyo a la Incorporación de Nuevos Profesores de Tiempo Completo de la Secretaría de Educación Pública, encabezando un equipo de investigadores de la Facultad de Ingeniería, Arquitectura y Diseño de la Universidad Autónoma de Baja California (México) y de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Alcalá (España). La ayuda obtenida nos permitió, entre otros estudios, encuestar a 369 vecinos sobre la percepción que tienen del turismo de crucero y a 385 turistas quienes expusieron su opinión acerca del destino turístico³.

Los resultados han confirmado la hipótesis planteada y se presentan a continuación, tras una breve contextualización histórica del fenómeno analizado.

ENSENADA TURÍSTICA

La “Cenicienta del Pacífico”⁴ se fundó a fines del siglo XIX como parte de una ambiciosa política de repoblación de la península de Baja California⁵. Por la época y forma de fundarse, nada indicaba que el turismo terminaría siendo fundamental para el puerto. Sin embargo, una situación inesperada supuso

² N.º de Folio 511-6/17-8051.

³ Con estos se realizó también el Seminario Internacional: Conflictos turísticos: Casos y tendencias. 20/06/2018 en la Escuela de Arquitectura, Universidad de Alcalá. (Goycoolea *et alii*, 2018).

⁴ No está claro el origen del pseudónimo. Las respuestas publicadas en un sitio de Facebook sobre Ensenada dan cuenta de diversos imaginarios sociales. Algunos apuntan a que surge a mitad del siglo pasado porque era una ciudad pequeña, limpia y de gente trabajadora, que tenía dos hermanas muy feas: Tijuana y Mexicali. Otros opinan que era un mote denotativo porque en el pasado había mucho polvo finito que volaba y dejaba las calles y autos con un “manto de cenizas”. Y hay quienes consideran que se debe a que a medianoche la ciudad se transforma en un lugar lleno de vida y alegría. <<https://www.facebook.com/soydeensenadayopino/posts/sabes-por-que-a-ensenada-se-le-dice-la-bella-cenicienta-del-pacifico-176166705767085/>> (Fecha de consulta: 10 de abril de 2019).

⁵ La Ley de Colonización y Compañías Deslindadoras expedida en 1883 por el presidente Manuel González sancionaba: “El Ejecutivo mandará deslindar, medir, fraccionar y valuar los terrenos baldíos o de propiedad nacional; que los terrenos deslindados, medidos, fraccionados y valuados, podrán ser adjudicados a inmigrantes extranjeros y ciudadanos mexicanos que deseen establecerse en ellos [...]” (Carmona, 2017).

el despertar turístico de Ensenada. En 1920 Estados Unidos promulga la Ley Volstead, la famosa Ley Seca, destinada a evitar los perniciosos efectos que, según sus puritanos promotores, causaba el consumo de alcohol en la salud, las relaciones familiares y la economía. Así, de un día a otro, fue ilegal fabricar, transportar, importar o exportar, vender y consumir bebidas alcohólicas.

Cambiar leyes es más fácil que modificar hábitos. Aunque la Ley Seca logró eliminar el consumo de bebidas alcohólicas en el espacio público, surgió una amplia red de destilerías clandestinas, de garitos encubiertos, de mafias de distribución, de corrupción, para atender a una demanda que no paraba de crecer por la prohibición (Escotado, 1994: 94-95). Para México, en cambio, la Ley Seca fue una bendición. Las ciudades fronterizas comenzaron a recibir cada vez más norteamericanos que venían a consumir lo que en su país estaba prohibido. Para rentabilizar la afluencia de visitantes, se empezaron a promover espectáculos musicales, eventos deportivos, salas de fiestas y otras atracciones de ocio, pero también juegos de azar, droga y prostitución. Todo ello se materializó en ciudades pujantes y en la construcción de equipamientos, casinos y complejos turísticos para atender a las nuevas demandas. Proceso del que Ensenada no fue ajena (Calderón, García y Zamudio, 2016: 1014).

Junto a la Ley Seca, en el despegue turístico de Ensenada influyó su localización —ciento doce kilómetros al sur de la frontera y a sesenta minutos de Tijuana por carretera— y las iniciativas del general Abelardo Rodríguez (Gobernador de Baja California Norte de 1924 a 1927), que en su faceta de empresario impulsó la industria pesquera y la vinícola y y con ello el desarrollo turístico. Fue una época de esplendor, que ha legado algunos de los edificios más emblemáticos de la ciudad actual, como el Hotel-Casino Playa Ensenada —actual Centro Social, Cívico y Cultura Riviera, de 1928—⁶ (Fig. 3). Lo que en él ocurría da cuenta del esplendor del momento:

En el hotel había juegos de azar y también deportes como tenis en cancha de arcilla, bádminton y natación. Por él pasearon artistas del mundo del espectáculo tanto mexicanos como extranjeros, los cuales llegaban por mar fundamentalmente. Para los pobladores de Ensenada se dice que el juego no era atractivo de tal forma que usufructuaban de él en dos aspectos: el primero consistía en obtener un descuento de 50% en el comedor y el segundo, en que el Hotel Playa era la fuente de empleo para algunos pobladores de Ensenada (Calderón y Geffroy, 2001: 42).

⁶ El arquitecto norteamericano Gordon, F. Mayer y el constructor James L. Miller comenzaron a construir el hotel en 1928 al “más puro” estilo colonial californiano o *spanish colonial* —una interpretación libre de la herencia colonial española surgida en California, que se expandió por todo México y sigue utilizándose; lo que ha llevado a que, sobre todo en guías turísticas, se identifique como auténtica “arquitectura mexicana”—.



Fig. 3. Hotel-Casino Playa Ensenada, actual Centro Social, Cívico y Cultural Riviera (Foto: L. Zamudio, 2018).



Fig. 4. Bodegas Santo Tomás (Foto: L. Zamudio, 2017).

Otro edificio emblemático de la época es Bodegas Santo Tomás, la vinícola más antigua en la región. Construido en 1913 con muros de adobe para usos militares, el inmueble fue adquirido en 1932 por Abelardo Rodríguez para la producción y distribución de vino. Santo Tomás continúa utilizándolo como tal, pero, signo de los tiempos, ha incorporado un centro cultural donde realiza eventos de gran repercusión ciudadana, como la Verbena Popular o la Muestra Nacional de Cine (Fig. 4).

En esta época de apogeo, la mayoría de los turistas llegaban de Estados Unidos por mar a bordo de vapores, entre los que destacaban los barcos Emma, Ruth y Dorothy (GOB.BC, AHE, MHE, 2005: 12). En menor medida viajaban por tierra, a través de la frontera de Tijuana, y por aire.

Poco tiempo después de la inauguración del Hotel Playa se implementó una corrida semanal del avión Maddox, de ruta Los Ángeles-Ensenada, al igual que lo hacía Los Ángeles-Agua Caliente. Con respecto a la transportación terrestre, el camino de Tijuana hacia Ensenada era polvoriento, de terracería y no estaba en buenas condiciones (GOB.BC, AHE, MHE, 2005: 12).

Además de un consumo de alcohol de calidad —el Bar Andaluz del Hotel Playa presume de haber inventado el mexicanísimo coctel Margarita—, los turistas tenían a su disposición diversas posibilidades de ocio y la calidad de los nuevos hoteles.

Entre los visitantes se contaban artistas de Hollywood, políticos y empresarios del área de San Diego y del resto del estado de Baja California, así como de todos los rincones de los Estados Unidos. Cabe mencionar que por el contexto de la Ley Seca también vinieron turistas de diversos lugares del mundo, en especial de Europa. Entre los artistas que visitaron el Hotel Playa en la época de glamur estuvieron Frank Morgan, Marion Davies, Williams Hearst, Merle Norman, Hohnny Weismuller, Myrna Loy, Arthur Hornblow, Lucille Gall, Desi Arnaz, Lana Turner, Ali Khan y Gene Tierney, así como las actrices mexicanas Dolores del Río y Lupe Vélez (GOB.BC, AHE, MHE, 2005:12-13).

En 1933 se revoca la *Ley Seca* por sus nefastos efectos colaterales. Para la región, la derogación trajo una drástica disminución de visitantes. La vocación turística de Ensenada se esfumó y las instalaciones comenzaron a perder su glamur original. Como ocurrió con muchos establecimientos, el Hotel Playa entró en una larga época de quiebras, incendios e intentos de reapertura.

En 1938 el hotel cerró. Posteriormente es utilizado por algún tiempo como sede del Estado Mayor de la Segunda Zona Militar. En la década de los cincuenta se trató de revivir usándolo para bailes y celebraciones y permaneció funcionando hasta enero de 1964. Su última apertura fue en 1978 y sigue funcionando hasta la fecha como Centro Social, Cívico y Cultural Riviera, nombre otorgado por decreto presidencial (Calderón y Geffroy, 2001: 42).

Tras la II Guerra Mundial, la generalización en Estados Unidos, pero también en México, de las jubilaciones y las vacaciones pagadas permitió a Ensenada recuperar la senda turística. Ahora orientada a un turismo de sol y playa familiar y de "baja intensidad", ubicado principalmente en urbanizaciones de segunda residencia y en hoteles de larga estancia. Tipología turística que sigue teniendo demanda. Ejemplos representativos de esta época son el Hotel Quintas Papagayo, un conjunto de villas independientes de interesante diseño moderno iniciado en 1947 (Fig. 5), y el Hotel Bahía construido en 1950 en la que era la línea de playa.

Ya en nuestro siglo, una serie de factores —entre los que destacan la paulatina desindustrialización pesquera, el crecimiento del sector servicios y el aumento mundial del turismo— ha impulsado un visible resurgir turístico en Ensenada:

- Infraestructura: las inversiones realizadas en el puerto permiten el atraque simultáneo de varios cruceros y una capacidad de desembarco de hasta seis mil pasajeros al día.

Fig. 5. Hotel Quintas Papagayo (Foto: L. Zamudio, 2016).



⁷ Datos del estudio elaborado por Bussiness Research Economic Advisors 2014/2015.

⁸ “El turismo regional es el 45 % del total, con una estancia promedio de 5 días; el turismo nacional representa el 35 % [...], con una estancia promedio de 3,7 días; y el internacional el 20 %, con una estancia promedio de 3,9 días. Lo anterior significa que Ensenada no tiene una marcada dependencia de un solo mercado emisor”. (SECTUR, 2014: 12).

⁹ Como el que ofrece el crucero Carnival “Surf Lesson at Playa Hermosa”: <<https://www.carnival.com/shore-excursions/ensenada/surf-lesson-at-playa-hermosa-310049>>. (Fecha de consulta: 10 de enero de 2019).

¹⁰ Ensenada se la llama también “Capital mexicana del vino” porque en su territorio se produce el 80 % del vino nacional.

¹¹ Si bien el uso de barcos como medio de transporte está históricamente ligado a los viajes, el turismo de cruceros, como hoy se entiende, comienza en la década de 1960, coincidiendo con las mejoras tecnológicas que permiten vuelos seguros sin escala entre Estados Unidos y Europa. Al poder viajar en menor tiempo por vía aérea, los barcos y trasatlánticos perdieron pasajeros y dejaron de ser rentables. Muchas navieras quebraron, pero algunas adaptaron los barcos para la navegación de placer en el Caribe. Ante la buena acogida de la iniciativa, la lógica económica llevó a que las navieras pactaran con líneas aéreas para crear lo que luego se conocerían como “paquetes turísticos” (Goycoolea y Amaro, 2015).

- Economía: el ingreso anual del turismo de cruceros se estima en 43,6 millones de dólares, considerando el desembarco del 83 % de los pasajeros y un gasto promedio de sesenta y cinco dólares por turista en la ciudad (Bautista, 2016: 64)⁷.
- Procedencia: el 80 % de turismo es regional y nacional, siendo los estadounidenses la mayoría de los turistas internacionales⁸.
- Tipo de turismo: (a) sigue manteniéndose el perfil del turista de poco poder adquisitivo de descanso de sol y playa —pese a las frías aguas del mar—, centrado en playas y vivienda periurbanas; (b) poco a poco se van sumando ofertas de “turismo activo”: paseos a caballo, pesca deportiva o surf⁹; (c) crece un turismo más exclusivo, focalizado en el enoturismo y la gastronomía del Valle de Guadalupe¹⁰ y (d) crece también el turismo de cruceros, que es el que aquí nos interesa por el impacto social que está generando.

TURISMO DE CRUCEROS EN ENSENADA

Ensenada comienza tarde su relación con los cruceros: mitad de la década de 1970¹¹. En los años siguientes el arribo de barcos fue esporádico y poco

significativo para la economía y la vida local. La fase actual de crecimiento se inicia a fines del siglo pasado cuando se impulsan diversas intervenciones urbanas y arquitectónicas orientadas a fomentar la llegada de cruceros, y se busca la permanencia de los cruceristas en la propia ciudad —ya que muchos preferían visitar algún paraje natural cercano (especialmente *La Bufadora*) o realizar una cata en el Museo del vino o en alguna bodega del Valle de Guadalupe—.

Entre las iniciativas de renovación urbana más significativas emprendidas para recibir cruceros y cruceristas destacan las siguientes (Fig. 6):

- En 1997 se construye de La Ventana al Mar y el primer malecón de Ensenada, que da la bienvenida a los cruceristas al desembarcar.
- En 2014 se “moderniza” el malecón turístico.
- En 2015 se instala una fuente interactiva en el paseo marítimo y se inaugura la construcción de un puente peatonal que une la terminal de cruceros con el malecón (Bautista, 2016).
- En paralelo, empresarios locales y extranjeros han desarrollado diversas iniciativas destinadas a satisfacer las demandas de los cruceristas.

Las iniciativas han dado frutos. En 1985 los principales destinos de cruceros de México eran los puertos de Cozumel, Cabo San Lucas, Puerto Vallarta y Acapulco. Hoy, Ensenada ocupa el segundo lugar, tras Cozumel en Yucatán. La terminal especializada en atraque de cruceros cuenta con una capacidad operativa para buques de hasta 3.200 personas, disponiendo de dos muelles (163 y 185 m) y dos rampas de desembarco con una superficie total de 161.003 m². Según la Administración Portuaria Integral de Ensenada (API), en 2017 hubo 267 arribos de seis navieras, siendo las más habituales Carnival y Princess Cruises. Los 648.641 cruceristas desembarcados en 2015 superaron con creces a los 486.639 residentes¹² (APIb, s.f.). Cifras que manifiestan la importancia social y económica del turismo de cruceros para la ciudad.

En cuanto a lo que se ofrece, la actual promoción turística de Ensenada presenta una contradicción que refuerza la tesis mantenida en este artículo. La oferta exclusiva para cruceristas (*tours*, visitas, etc.), tanto de los operadores locales como la de las propias navieras, se centra en atractivos de interés

¹² Fuente: <<http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/bc/poblacion/>> (Fecha de consulta: 28 de enero de 2017).



Fig. 6. Malecón del Puerto de Ensenada. (Foto: L. Zamudio, 2018).

cultural o natural: arquitectura patrimonial en la ciudad, acantilados y paisajes únicos en los alrededores y bodegas, viñedos y gastronomía en el Valle de Guadalupe. En cambio, en las recomendaciones de los propios turistas por blogs y redes sociales se destaca y recomienda la juega total y continua del puerto. Por nombrar un caso concreto, el portal Insidermx¹³:

Tras apuntar que “la ciudad tiene una línea costera muy bonita con un mar azul intenso que da lugar a unos atardeceres sorprendentes y que no debe uno perderse”, al entrar en las recomendaciones solo menciona cantinas

¹³ <<https://insidermx.wordpress.com/2014/02/05/ensenada/>>. (Fecha de consulta: 10 de noviembre de 2018).



Fig. 7. Ejemplo de Roundtrip en Party-Bus a Ensenada para habitantes de Los Ángeles. Fuente: <<https://allevents.in/costa%20mesa/ensenada-mexico-party-bus-with-laura-luu-and-oc-salsa/1882385628711149>> (Consulta: 10/11/ 2018).

(Hussong's, la más antigua, 1892, y con ofertas 2 x 1), bares (Papas & Beer, con sus muchos ambientes), lugares para bailar (Mango Mango, especialista en salsa y bachata), coctelerías (Shots Factory, con una amplia oferta de nuevas y antiguas recetas a probar), cervecerías (Wendlant, destacando las de producción artesanal) y, para los amantes de lo local, establecimientos de ambiente mexicano (Doña Frida o Vaquita marina, donde "vale la pena degustar sus fabulosas pizzas"). "Y aún queda mucho más por decir de esta ciudad..."; termina quien quiera que sea quien se apoda M.

Se puede argüir, con razón, que se trata de una visión sesgada de la ciudad y de lo que ahí se puede hacer. Sin embargo, la investigación de campo confirmó que las recomendaciones de "M" se ajustan a lo que muchos turistas, sobre todo cruceristas, esperan de Ensenada. No en vano, entre los tours más demandados están los que prometen fiestas inolvidables en los bares, casinos y garitos más emblemáticos de La primera (Fig. 7).

Esta situación deriva, si bien no exclusivamente, del hecho de que los cruceros que llegan a Ensenada están planificados para dos tipos de turistas provenientes principalmente de San Diego y Los Ángeles. Por un lado, jóvenes y adultos de mediana edad que, por lo constatado en la investigación de campo, buscan unos días de juega y descanso barato y permisivo. Sus expectativas se centran en "fiesta", mariscos y sexo y, en menor medida, juego (casinos, salas de apuestas), droga. Los groseros comportamientos que suelen acompañar a estas actividades son las que "alejan" a los vecinos de la

zona turística y corazón de la ciudad en las horas en las que el barco arriba. Por otro, parejas de adultos mayores jubilados que buscan un entretenimiento cómodo y guiado. Así también se les asocia a la compra de medicamentos que en Estados Unidos requieren receta y son caros, sobre todo antibióticos, ansiolíticos, productos para adelgazar y Viagra, y al consumo de artesanías mexicanas a bajo coste, sin importar que estén fabricadas en China.

El desembarco simultáneo y las expectativas de ambos tipos de turista es fuente de conflictos en la zona turística. Ahora bien, como la estancia de los cruceros coincide con las horas laborales en Ensenada, genera menos conflictos que en aquellos puertos donde los arribos concuerdan con las horas de descanso de la población local. Mientras los turistas hacen de La primera un bar al aire libre, el horario en que ocurre lleva a que la percepción ciudadana del costo-beneficio sea favorable a la actividad turística. Sin embargo, conscientes de que es una situación inestable que puede estallar si aumenta la llegada de cruceristas que solo buscan diversión desenfrenada, algunas autoridades y empresarios locales han comenzado a desarrollar estrategias orientas a diversificar la oferta turística. De algún modo la iniciativa está funcionando, atendiendo, por ejemplo, al aumento de la llegada de cruceros de corte familiar, como los de la naviera Disney. Pero las perspectivas son inciertas porque las familias desembarcadas, al igual que los vecinos, huyen del desmadre de la zona turística, encontrándose con una ciudad que no tiene una oferta atractiva y suficiente para ellos.

En síntesis, la actual gestión del turismo de cruceros genera una relación conflictiva de los vecinos con los turistas y de los vecinos con su ciudad. Durante las horas en que "hay barco", el centro se convierte en una zona de excepción donde los residentes no pueden vivir ni convivir como lo hacen cuando no hay cruceristas. Los ensenadenses que están obligados a ir al centro por gestiones o trabajo deben aguantarse, mientras el resto opta por evitarlo. Cabe insistirlo. La "auto expulsión" vecinal es temporal y no permanente como en Venecia, Santorini o similares. En Ensenada, en los días sin barco o cuando este se ha ido (hacia las seis de la tarde), los vecinos siguen utilizando y considerando propia la zona turística que permanece abierta, ya que los días que no hay barco son los días elegidos por los comerciantes de esta zona para descansar.

PERCEPCIÓN LOCAL DEL FENÓMENO

Ante el panorama descrito, uno de los principales objetivos de nuestra investigación era estudiar cómo perciben los vecinos los impactos del turismo de cruceros, buscando una información que permita proponer medidas que puedan evitar o mitigar los previsibles conflictos sociales y espaciales que traerá el aumento de cruceristas.

Perspectiva de la prensa

La prensa europea actual es crítica ante los impactos sociales y ambientales del turismo. En cambio, en México y en Ensenada, en particular, la prensa tiende a recalcar los aspectos positivos del turismo, abogando por su desarrollo. Los titulares lo dejan claro: "México ocupa el primer lugar mundial en turismo de cruceros" (EFE, 2017), "Impulsan el turismo de cruceros en puertos del país" (SISPE, 2015), "Ensenada es punta de lanza en turismo de cruceros" (UNIRADIO, 2017), "25 cruceros llegan a Ensenada, Baja California, en mayo" (REPORTUR, 2018), "Fortalece Ensenada, B.C. su vocación turística" (LJBC, 2018). Ahora bien, más que en datos contrastados, esta visión positiva de los cruceros se basa en una relación no siempre existente pero muy asentada en el imaginario social: mientras más turistas lleguen, más dinero y empleos habrá para los habitantes locales. Una ecuación reiterada por políticos y empresarios pero que los datos no terminan de avalar. Basta señalar que Ensenada, como Acapulco y Cancún, presentan peores indicadores de desarrollo humano que muchas ciudades mexicanas que no tienen en el turismo una actividad destacada (Díaz, Solano y Speakman, 2018).

Cabe insistir en esta extendida visión positiva y apriorística del turismo. En la prensa local los cruceros son puro beneficio, por lo que se critican todas aquellas situaciones que pueden afectar a la afluencia de turista, tales como venta ambulante, descuido de la imagen urbana, inseguridad, contaminación de las playas, etc. Se configura así una línea editorial cuyo objetivo es presionar a las autoridades a resolver todo aquello que represente una amenaza para el turismo y sus beneficios económicos. A modo de ejemplo, esta cita de un periódico local, donde los problemas de la ciudad no parece que afecten ni conciernen a los vecinos, que ni siquiera se mencionan:

El periodo de violencia que enfrenta Ensenada y que autoridades municipales y estatales atribuyen al crimen organizado, así como el alza en la incidencia de delitos comunes, podría generar afectaciones al sector turístico, estimó la diputada local, Rocío López Gorosave [...] La legisladora también se refirió a la contaminación que generó el cierre precautorio de las playas por parte de la Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios (Cofepris). Consideró que este podría convertirse en uno de los efectos negativos para el sector turístico, en especial con el próximo inicio de la Semana Santa. López Gorosave indicó que se trata de un tema delicado y sensible porque genera afectaciones en materia de salud, daño ecológico y el ecosistema, además a la imagen de Ensenada y afectación a la actividad turística (Madrigal, 2017).

Perspectiva de los residentes

En mayo de 2018 encuestamos a 369 residentes de Ensenada para conocer su opinión respecto al turismo de cruceros y sobre cómo éste impactaba en su vida cotidiana. Los resultados fueron interesantes por lo que develaban y porque no coincidieron del todo con las impresiones que como grupo de investigación teníamos.

Concordante fue, por ejemplo, que la mitad de los encuestados (48 %) considerase que la ciudad tiene pocas alternativas de ocio y recreación tanto para los residentes como para los turistas porque, efectivamente, Ensenada tiene una escasa oferta cultural y muchas instalaciones están en malas condiciones e infrautilizadas —como el Teatro Universitario Benito Juárez que carece de mantenimiento, no cuenta con estacionamiento y tiene una acústica inadecuada para los eventos que ahí se realizan: conciertos, obras de teatro, conferencias, etc.—. Conociendo este panorama, no esperábamos que un cuarto de los encuestados (26 %) considerase suficiente la oferta existente y que solo otro cuarto (26 %) percibiese que había más alternativas para los turistas, lo que realmente ocurre porque gran parte de la oferta cultural y de ocio, así como muchos servicios urbanos, está orientada (casi) exclusivamente a los turistas. Discriminación que puede llegar al absurdo, como la instalación de papeleras “sólo para turistas” (Fig. 8).

Sin embargo, las respuestas a la pregunta “¿Considera que las autoridades, instituciones y comerciantes prestan más atención a los turistas que los habitantes locales?” describían otro panorama. Un 40 % veía preferencias



Fig. 8. Papeleras exclusivas para turistas en el centro de Ensenada. (Foto: R. Goycoolea, 2016).

relativas, un 34 % alta y un 19 % muy alta. Es decir, si bien con matices, casi todos de los encuestados (93 %) advertían un trato preferente a los visitantes. La zona turística, decían, tiene calles mejor mantenidas y más limpias, se soterró el cableado eléctrico, la recogida de basuras y el abastecimiento de agua es continuo, las condiciones de iluminación y la presencia policial la hace segura, las calles tenían nombre, etc. Pero no solo es cuestión de imagen, un 42 % percibía grandes desigualdades en la calidad del urbanismo y la arquitectura de la zona turística y la del resto de la Ensenada, especialmente con las colonias (barrios) populares.

Vista desde una perspectiva más general, la encuesta reflejó una percepción contradictoria. Pareciera que a los vecinos les importa más cómo se cuidan los espacios visitados por los turistas que el espacio que habitan. O bien, lo que molesta es convivir con la pobreza que contrasta con el imaginario de la zona turística, ya que los comercios ahí dispuestos por sus inaccesibles precios son visitados para “lucirse” y mientras lo hacen no desean ver lo indeseable. No en vano, lo que más molesta a los encuestados del turismo de crucero es la mala imagen que da la mendicidad y los comerciantes ambulantes que atrae. No esperábamos esta respuesta pues creíamos que los encuestados

se centraría en las incomodidades físicas y funcionales causadas por los cruceristas, aunque estos temas también salieron a relucir. Ordenadas de mayor a menor, lo que más molesta del turismo de cruceros a los vecinos encuestados fue lo siguiente:

- a. 61 %. Personas pidiendo dinero en la calle.
- b. 52 %. Congestión del tráfico vehicular.
- c. 50 %. Comercio ambulante.
- d. 47 %. Precios abusivos.
- e. 46 %. Comportamientos inapropiados.
- f. 44 %. Consumo de bebidas alcohólicas en la vía pública.
- g. 42 %. Problemas para estacionarse en la zona turística.
- h. 35 %. Prostitución generada/demandada por el turismo.
- i. 34 %. Contaminación acústica: bocinas, gritos, música estridente.

Los resultados muestran que los impactos turísticos pueden tener orígenes dispares: de problemas (objetivos) causados por la aglomeración a valoraciones (subjetivas) de los comportamientos e, incluso, de imaginarios y prejuicios que los vecinos tienen sobre su propia ciudad. A saber:

- Los puntos a y c revelan que a los vecinos les molesta (mucho) que haya pobres intentando sobrevivir del turismo. Pero el problema percibido no es la pobreza como tal sino el efecto llamada del turismo de cruceros. Más en concreto, a los encuestados incordia lo incómodo que resulta que el ocio turístico sea continuamente afeado, interrumpido y hostigado por mendigos y vendedores ambulantes. Sinceramente, nos sorprendió esta percepción tan negativa porque se trata de una valoración ética y estética extendida de una situación (la pobreza) de la que el turismo no es responsable, por más que la potencie.
- Concordando con nuestras observaciones previas a la encuesta, los vecinos ven como molestia importante los problemas de movilidad que genera la concentración de turistas en un mismo tiempo y lugar. Hay que destacar, eso sí, que a los encuestados les fastidian los problemas de tráfico (puntos b y g) pero no el hacinamiento de las aceras y lugares públicos —ratificando la importancia que tiene

el automóvil en el modelo de movilidad y en el imaginario de los ensenadenses—.

- Esperábamos, y así ocurrió, que se criticara el aumento de precios que genera el turismo de cruceros porque las variaciones son significativas respecto a otras áreas de la ciudad, pero también del mismo local cuando hay y no hay barco. Se trata, eso sí, de una molestia que los encuestados ven propia, “natural”, de todas las zonas turísticas.
- Lo que no resulta inherente al turismo son las molestias que causan en los vecinos los comportamientos inciviles de muchos cruceristas. Tampoco se ven como propias del turismo una serie de actividades que rozan la ilegalidad o son directamente ilegales: juegos de azar, drogas, prostitución de menores, etc. Sin duda, habría que profundizar en las causas de esta situación, si bien muchos entrevistados responsabilizaban de estas situaciones a la permisividad de las autoridades locales, especialmente a la policía, que permite a los turistas comportamientos no tolerados a los vecinos.
- Otro aspecto interesante de las respuestas es que las actitudes son más condenables por la visibilidad que tienen que por su esencia. Así, por ejemplo, se ve más negativo el consumo de alcohol y la prostitución en la vía pública que la proliferación de casinos o la venta de droga.

En síntesis, la encuesta evidencia que, si bien para muchos ensenadenses el turismo de cruceros presenta puntos de conflicto, no existe un malestar generalizado. Ello explicaría por qué, pese a la lista de conflictos apuntados, no se ha llegado a una fase de turismofobia. Sin embargo, los datos obtenidos permiten afirmar que sí el amarre de cruceros deja de ser esporádico —como se prevé— es probable que los conflictos entre turistas y vecinos se agudicen al punto de ser difícilmente reversibles.

Tras preguntar sobre las molestias causadas por los cruceristas, se inquirió a los vecinos por las mejoras que les gustaría ver en Ensenada. Por las preguntas anteriores, esperábamos propuestas orientadas a mitigar los

conflictos turísticos. Sin embargo, poco o nada se contestó al respecto. Los vecinos no hablaron de restringir el número de cruceros, de controlar el consumo de alcohol, de disminuir el ruido callejero, de erradicar a los vendedores ambulantes ni nada parecido. Olvidándose del turismo, las peticiones buscaban soluciones concretas a problemas cotidianos:

- Mejor y más continua oferta cultural.
- Más lugares de recreación y que estos fuesen familiares.
- Calles y aceras en mejor estado y más iluminadas.
- Colonias (barrios) seguros.
- Mejor funcionamiento de servicios y equipamientos públicos.

Los encuestados desligaban sus problemas cotidianos de los conflictos turísticos, ratificando la división de la ciudad entre lo que es para turistas y lo que es para vecinos. División que, por cierto, explicaría por qué no se exige a las autoridades una actitud más contundente ante la apuntada lista de conflictos socio-espaciales. Los vecinos, según lo entendemos, han desarrollado estrategias alternativas de movilidad y ocio que les permiten sortear sin recriminarlos los embates de los cruceristas.

CONCLUSIONES

Si algo cabe destacar del estudio realizado es una constatación bastante pragmática: mientras las transformaciones urbanas y los usos turísticos no obliguen a cambiar de manera profunda la forma en que los vecinos utilizan la ciudad, no se perciben como un problema por el que hay que luchar. Por ejemplo, la movilización ciudadana ante la noticia de la posible destrucción del emblemático edificio y centro cultural Bodegas de Santo Tomás para construir un supermercado permitió salvarlo¹⁴. En cambio, la paulatina transformación del centro de Ensenada en un lugar exclusivo para turistas o en una zona donde los turistas tienen una consideración preferente no ha generado reacciones de defensa comparables. Es más, para muchos vecinos esta división es necesaria (un mal tolerable) para la prosperidad económica.

En la misma línea, llama la atención la alta valoración que se tiene (se sigue teniendo) de la zona turística pese a haberse convertido en un lugar ajeno a la

¹⁴ “En el año de 2004 el inmueble tuvo una amenaza de demolición, porque las empresas Calimax y WALMART querían instalar ahí una sucursal de sus supermercados. Ante ello, la ciudadanía se movilizó, convocó y organizó el Primer Foro Ciudadano Estatal del Patrimonio Cultural de Baja California. Al foro asistieron diversos actores: ciudadanos, profesionistas, centros educativos y de investigación, maestros, artistas amas de casa, etcétera. Mientras tanto los empresarios guardaron silencio. A esta protesta se unió el Congreso del Estado, ICOMOS México y la prensa internacional, nacional, regional y local. La participación social hizo presión, el edificio pervive, y fue el detonante para la creación de la primera Ley de Preservación del Patrimonio Cultural del Estado de Baja California” (Calderón y Robles, 2017, s.f.).

idiosincrasia local. Quizás se deba, como alguien apuntó, a que los ensenadenses también van a La primera como si fueran visitantes aceptando, como todo turista, los conflictos que presenta: congestión vehicular, dificultades para aparcar, pagar precios elevados, recibir constantes peticiones de dinero por indigentes y niños, etc. Turistas y vecinos comparten así espacio y actividades, pero no es el visitante quien se integra a la vida del visitado, sino al contrario.

Otra lección aprendida fue constatar lo difícil que es definir el alcance que las transformaciones o pérdidas del "patrimonio social" pueden llegar a tener en la forma de entender, gestionar y vivir las ciudades. Lo es por la naturaleza inasible del fenómeno y por los múltiples factores que intervienen. Pero en lo que no hay duda, al menos así lo entendemos tras el estudio de Ensenada, es que la forma de gestionar el turismo determina la configuración y usos de los destinos donde se implanta. A veces, sobre todo en los lugares con un amplio y reconocido patrimonio, el cambio se manifiesta en forma de "gentrificación", "hostelización", "tematización" y similares. Pero, en lugares de menor patrimonio y, sobre todo, en aquellos donde las desigualdades económicas entre turistas y locales son muy grandes, las transformaciones no solo pueden llegar a cambiar la imagen de los destinos, sino también a aceptar actividades y actitudes que difícilmente se tolerarían a los vecinos. Relaciones asimétricas que el centro de Ensenada refleja con claridad en su espacio temporalmente demediado.

Por último, las respuestas de los residentes permiten afirmar que, si bien en la actualidad no existen prejuicios ni manifestaciones contra los cruceros, el empeño de las autoridades y empresarios de Ensenada por aumentar a cualquier precio la afluencia de turistas sin atender adecuadamente a los requerimientos ciudadanos, terminará incrementando las inconformidades que ya son perceptibles.

BIBLIOGRAFÍA

ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE ENSENADA, S.A. de CV (APIb), (s.f.). Terminal Cruceros. Disponible en: <<https://www.puertoensenada.com.mx/esps/0000160/terminal-de-cruceros>> (Fecha de consulta: 4 de marzo de 2018).

- BAUTISTA, Héctor (2016), *Memoria API Ensenada 2016*. Ciudad de México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Ensenada.
- CALDERÓN, Claudia; GARCÍA, Aurora; ZAMUDIO, Laura (2016), "Patrimonio arquitectónico hotelero en Ensenada México. Pasado y presente", en GAMA A. Romelia y SILVA G. Jaime., *Renovación Urbana, Globalización y Patrimonio. 4to. Coloquio Internacional de la Red Internacional de Pensamiento Crítico sobre Globalización y Patrimonio Construido (RIGPAC)*. Taxco: Universidad Autónoma de Guerrero, (pp. 24-41).
- CALDERÓN, Claudia Marcela y GEFROY, Bruno (2001), *Un siglo de arquitectura en Ensenada*. Mexicali: Fondo editorial de Baja California.
- CALDERÓN, Claudia y ROBLES, Cuauhtémoc (2018), "Reutilización del patrimonio en adobe en Ensenada, México. Cuarteles Militares", en Coord. SÁINZ G., José, JOVÉ, Félix, y GUERRERO B., Luis. *Arquitectura en tierra. Tecnología sostenible y reutilización patrimonial* [on line]. Valladolid: Cátedra Juan de Villanueva, Universidad de Valladolid. Disponible en: <<https://www5.uva.es/grupotierra/publicaciones/digital/libro2018mexico/12XIVCIATTI2017.pdf>>. (Fecha de consulta: 10 de abril de 2018).
- CARMONA, Doralicia, "El presidente Manuel González expide la Ley de Colonización y Compañías Deslindadoras." Memoria Política de México. Instituto Nacional de Estudios Políticos. Disponible en: <<http://www.memoriapoliticademexico.org/Efemerides/12/15121883.html>> (Fecha de consulta: 04 de marzo de 2018).
- CARNIVAL (2018), "City & Shopping Tour". Disponible en: <<https://www.carnival.com/shore-excursions/ensenada/city-and-shopping-tour-310003>> (Fecha de consulta: 07 de marzo de 2018).
- DÍAZ, Alejandro; SOLANO, Irma; SPEAKMAN, Mark K. (2018), *Crisis del turismo tradicional y gestión de los nuevos destinos sustentables*. Ciudad de México: Universidad Autónoma de Guerrero, Editorial Porrúa.
- EFE (2017), "México ocupa el primer lugar mundial en turismo de crucero". Disponible en: <www.ere.com/efe/america/mexico/mexico-ocupa-el-primer-lugar-mundia-en-turismo-de-crucero/50000545-3280847> (Fecha de consulta: 24 de mayo de 2018).
- ESCOHOTADO, Antonio (1994), *Las drogas. De los orígenes a la prohibición*. Madrid: Alianza Cien.
- GOYCOOLEA, Roberto y AMARO, Ainhoa (2015), "Turismo de cruceros y patrimonio. Una relación compleja, bien reflejada en Las Palmas de Gran Canaria, España". *Revista Márgenes*, vol. 12(16), pp. 7-26.

- GOYCOOLEA, Roberto; ZAMUDIO, Laura; AMARO, Ainhoa y NIGLIO, Olimpia (2018). *Conflictos turísticos: casos y tendencias*. Universidad de Alcalá, 20/06/2018. Libro de resúmenes. Alcalá de Henares: GT-COTU. Grupo de Trabajo Conflictos socio-espaciales del turismo. Disponible en https://issuu.com/g.t.cotur/docs/180619_librogtcotur_digital (Fecha de consulta: 12 de febrero de 2019)
- HOLLAND AMERICA LINE (s.f.), "Ensenada City & Shopping". Disponible en: <http://es.hollandamerica.com/enes/cruisedestinations/ExcursionDetails.action?excursionCode=1010028556> (Fecha de consulta: 28 de marzo de 2017).
- INEGI (s.f.), "Número de habitantes". México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Disponible en: <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/bc/poblacion/> (Fecha de consulta: 28 de enero de 2017).
- LJBC (2018), "Fortalece Ensenada su vocación turística". *La Jornada Baja California*, 29 de febrero de 2018. Disponible en: <http://jornadabc.mx/tijuana/29-01-2018/fortalece-ensenada-bc-su-vocacion-turistica> (Fecha de consulta: 18 de agosto de 2018).
- MADRIGAL, Nicté (2017), "Violencia en Ensenada afecta al sector turismo", *El Vigía* <http://www.elvigia.net/general/2017/4/4/violencia-ensenada-afecta-sector-turismo-268194.html> (Fecha de consulta: 18 de agosto de 2018).
- GOBIERNO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA (GOB.BC), ARCHIVO HISTÓRICO DEL ESTADO (AHE), MUSEO DE HISTORIA DE ENSENADA (MHE), (2005). *Del Hotel Playa Ensenada al Centro Cultural Riviera. 75 años de historia gráfica*. Coord. MEILLON. Arturo. e IBARRA L, Manuel. Ensenada: Talleres Gráficos del Estado de Baja California.
- RELPH, Edward (1976). *Place and Placelessness*. Londres: Pion.
- REPORTUR (2018), "25 cruceros llegan a Ensenada, Baja California en mayo". Disponible en: <http://www.reportur.com/mexico/2018//05/01/25-cruceros-llegan-ensenada-baja-california-mayo/> (Fecha de consulta: 25 de mayo de 2018).
- RIVIERA DE ENSENADA (2017), Centro Social, Cívico y Cultural Riviera. Disponible en: <http://rivieradeensenada.com.mx/> (Fecha de consulta: 28 de enero de 2017).
- SECTUR (2014), "Agendas de Competitividad de los destinos turísticos de México 2013-2018". Ensenada, Baja California. Disponible en: http://www.cmic.org.mx/comisiones/sectoriales/turismo/2015/DOC_VIG_2015/PDF-Ensenada.pdf (Fecha de consulta: 25 de mayo de 2018).

SISPE (2015), "Impulsan el turismo de cruceros en puertos del país". Disponible en: <<https://sipse.com/novedades/destaca-cozumel-como-punto-con-mayor-turismo-de-crucero-en-mexico-130641.html>> (Fecha de consulta: 25 de mayo de 2018).

UNIRADIO (2017), "Ensenada es punta de lanza en turismo de cruceros". Disponible en: <<http://www.uniradioinforma.com/noticias/ensenada/465923/ensenada-es-punta-de-lanza-en-turismo-de-cruceros.html>> (Fecha de consulta: 25 de mayo de 2018).

HITOS PATRIMONIALES SEVILLANOS: PERMANENCIAS Y NOVEDADES EN EL SECTOR TURÍSTICO

Ivanne **Galant**
Sorbonne Nouvelle-Paris 3

Para estudiar la cuestión de los hitos patrimoniales sevillanos y de su evolución, este artículo se basa en las guías de viaje francesas y españolas, así como los folletos y diversas publicaciones editados por las instituciones que se encargan del turismo, a nivel regional, provincial y local. Estudiar semejante corpus en su diacronía y su sincronía permite ver las evoluciones, con sus permanencias y novedades, de lo que “hay que ver” en una ciudad y dibujar una geografía turístico-patrimonial. Este corpus desvela también la evolución del gusto de los viajeros.

Las guías, al igual que los relatos de viaje y las diferentes representaciones literarias o gráficas, juegan un papel importante en la valoración y la promoción de una ciudad, de un barrio, o de una construcción. Pueden hacer que un edificio se convierta en monumento imprescindible o al revés quitarle importancia consagrándole unas escasas líneas, criticándolo o hasta callando su existencia. La clasificación se hace en las guías mediante varios procedimientos: el sistema de estrellas inventado por el editor de guía John Murray a finales del siglo XIX, la variación del tamaño de los caracteres o la presencia de reseñas más o menos largas. Así, se eligen, clasifican y jerarquizan los elementos constituyentes del patrimonio de una ciudad contribuyendo a la creación de un espacio turístico-patrimonial. Las guías incluso pueden tener un papel en la evolución de la fisonomía de la ciudad: en el siglo XIX, algunas guías nacionales establecían una lista de mejoras urbanísticas y arquitectónicas que había que realizar para mejorar la imagen de la ciudad y su funcionalidad. Se podría decir entonces que la relación entre guía y monumento es totalmente recíproca ya que el uno necesita al otro y viceversa. Asimismo, el discurso de la guía de viaje no es nada neutral ya que

corresponde con una elección. Laurent Tissot evoca los dos fenómenos en estos términos:

Autant le monument a besoin du guide pour se faire connaître et exister, autant le guide a besoin du monument pour justifier son existence, montrer son aptitude à maîtriser les canons esthétiques dominants et les difficultés techniques ou matérielles gênant leur appréhension et à doter son utilisateur d'une reconnaissance qu'il recherche aussi. [...] La présence d'un monument dans un guide de voyage n'est pas dissociable de sa représentativité culturelle et de la distinction symbolique qu'il peut procurer à son visiteur, mais aussi de l'originalité que le guide de voyage veut se donner dans un marché encombré et de la définition de cette représentativité qu'il entend imposer à celui qui l'utilise (Tissot, 2004: 125)

Completar el corpus de guías con publicaciones oficiales dedicadas al turista pareció oportuno para ver cómo el discurso oficial puede actuar sobre el discurso de las editoriales privadas, y recíprocamente. Gracias a sus servicios de publicaciones, las instituciones que se dedican al turismo en Sevilla completan o sustituyen a las tradicionales guías de viaje, desde la segunda mitad de los años noventa. Además de presentar un sitio por visitar, su objetivo es claramente valorar un patrimonio que las publicaciones convencionales ignoran o desconocen. Este trabajo de patrimonialización y de puesta en turismo tiene ecos y repercusiones en las guías, aunque no se percibe de manera inmediata: en efecto no se actualizan cada año las guías (o solo se cambia la fecha), y cada año los folletos venden los nuevos proyectos o itinerarios turísticos de sus instituciones, en una lógica ininterrumpida que apunta siempre al ensanche y a la diversificación de los circuitos turísticos.

Las huellas de Al Ándalus sedujeron a los viajeros románticos del XIX: Sevilla representaba para ellos la puerta de África, es decir, un lugar a la vez exótico y de relativamente fácil acceso (Luis Méndez Rodríguez, Rocío Plaza Orellana y Antonio Zoido Naranjo, 2010, hablan de "Oriente domesticado"). ¿Y en qué residía el exotismo sevillano? Principalmente en la arquitectura árabe omnipresente en la ciudad. De allí la importancia de vincular la ciudad de Sevilla con los temas de arquitectura y de turismo: desde los primeros viajeros hasta los turistas de hoy, la arquitectura se puede considerar como el mayor punto de atracción para los visitantes.

El título de las Jornadas invitaba a reflexionar sobre lo contemporáneo, pero los hitos turísticos principales en Sevilla siguen siendo los mismos que admiraron

los viajeros del siglo XIX y en ellos se centrará la primera parte de este trabajo. Después, nos detendremos especialmente en las dos exposiciones —la iberoamericana de 1929 y la universal de 1992— que cambiaron la fisonomía de la ciudad y que se convirtieron, o no, en hitos patrimoniales y turísticos. Por fin, se evocarán dos tendencias contemporáneas, dos ensanches del circuito turístico tradicional que corren parejos con la rehabilitación o la construcción de monumentos claves desde un punto de vista patrimonial y turístico.

HITOS INVARIABLES DESDE EL SIGLO XIX

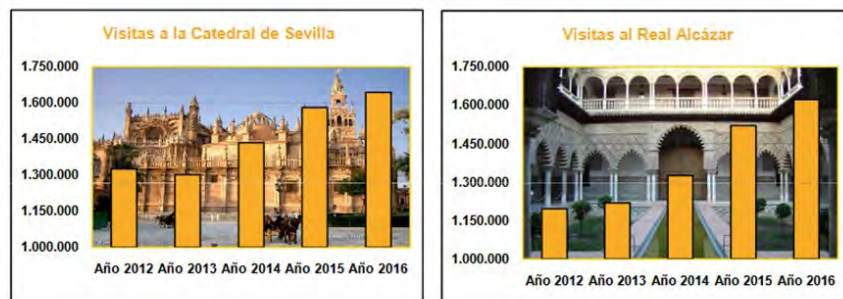
Si comparamos los mapas presentes en las guías de viaje desde el siglo XIX hasta hoy, podemos observar que la forma general de la ciudad no ha evolucionado mucho¹. Lo confirma también José Manuel Macarro diciendo que Sevilla es “una de las ciudades europeas que mejor conservan su fisonomía, encerrando a sus vecinos en los límites que hasta hacia poco habían delimitado sus murallas” y que su centro histórico está muy bien conservado por el poco desarrollo de la actividad económica en su recinto (Macarro, 1992: 298).

Hoy en día, cualquier turista de paseo por Sevilla visitará el trío estrella —la Giralda, la Catedral y el Alcázar—. La popularidad de estos monumentos se remonta al siglo XIX. Los tres corresponden con los criterios extraídos por Bernard Lerivray de un estudio comparativo de las guías Bleus y Verts en Francia (Lerivray, 1975). Según él, existen tres criterios que hacen que un monumento sea apreciado por un viajero: lo antiguo, lo dominante y lo insólito (lo extendido, lo divertido, lo voluminoso, lo alto, lo extraño, lo poco común, lo inhabitual, lo original). Los tres monumentos cumplen con el criterio de la antigüedad, la Giralda y el Alcázar cumplen además con lo insólito, con motivo de la presencia de la arquitectura mudéjar. Por fin, la Giralda ofrece al visitante vistas panorámicas sobre la ciudad. Existen hitos secundarios que corresponden también con los criterios de Lerivray (el Archivo de Indias, Torre del Oro, Fábrica de Tabacos, Casa de Pilatos, Hospital de la Sangre, Museo de Bellas Artes...) pero el trío citado constituyó y sigue constituyendo el núcleo turístico más importante de Sevilla (Fig. 1). Este trío forma parte de la lista del Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO desde 1987, y siempre se ha citado en las guías con precisión y exaltación

¹ Nos basamos en la tesis doctoral (Galant, 2016), en la cual se reunió y se analizó un corpus de cerca de 200 guías francesas y españolas.

Visitas a la Catedral y al Real Alcázar

	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015	Año 2016
Catedral	1.325.749	1.301.944	1.434.444	1.581.238	1.644.272
Real Alcázar	1.195.476	1.218.639	1.324.910	1.520.322	1.621.355



**Balance anual de 2016 del
Turismo de Sevilla
El Ayuntamiento Informa**

Indicadores Turísticos de la Ciudad de Sevilla

cualquiera que sea el origen del autor. Incluso a veces se mencionan dos veces: en las páginas que reúnen las visitas imprescindibles de la ciudad y en el texto.

Antes de hablar de las dos exposiciones que impactaron la apariencia de la ciudad, quisiera también comentar un caso de “pintoresquización” de un barrio sevillano, a principios del XX, a iniciativa del Marqués de la Vega Inclán que dirigió la Comisaría Regia del Turismo. Jugó un papel importante en los proyectos de ordenación del tejido urbano y de arquitectura. Así, fomentó el proyecto de renovación del barrio de Santa Cruz. Entre 1912 y 1920, Santa Cruz se convirtió en “el primero de nuestros cascos medievales sometidos a una reforma con fines turísticos” (Moreno, 2007: 77). Se crearon plazas de estilo andaluz, se colocaron fuentes, azulejos, plantas y jardines, se iluminaron las calles con faroles de gas, para añadirle color local al barrio y seducir a los turistas, siempre con la voluntad de cuadrar con sus esperanzas y su imaginario. Además, otra razón era que se quería impedir que las obras previstas para la Exposición de 1929 cambiasen la imagen del barrio. En

Fig. 1. Visitas a la Catedral y al Real Alcázar (Fuente: Indicadores turísticos de la ciudad de Sevilla).

efecto, se preveían dos grandes vías que hubieran hecho desaparecer las calles Mesón del Moro, Santa Teresa, las plazas de Santa Cruz, Alfaro y Doña Elvira.

En las guías de viaje, no se habla nunca de este caso de intervención/ invención en el barrio para darle un toque más auténtico y pintoresco. Así, se le considera como el barrio sevillano más típico de la ciudad: "le vieux quartier Santa Cruz" (Gloaguen, 2000-2001: 123), "El barrio más antiguo de la ciudad", "auténtico casco antiguo de Sevilla" (Prior, Miquélez de Mendiluce, 2009: 45 y 56), "c'est le quartier qui a le mieux conservé son aspect médiéval" (Michelin, 2012: 54), "les ruelles médiévales du quartier de Santa Cruz", l'Andalousie des cartes postales" (Gloaguen, 2017: 92).

A la hora de hablar de la fisonomía patrimonial y turística de la ciudad, es primordial detenerse en los dos grandes complejos arquitectónicos del siglo XX, resultado de las dos exposiciones que la modificaron y cambiaron los itinerarios del turista.

RECINTOS EXPOSITIVOS DEL SIGLO XX

Exposición iberoamericana de 1929

La exposición había sido imaginada en 1909 por Luis Rodríguez Caso, militar y director de la fábrica de cristal/vidrio "La Trinidad". El certamen se veía como algo esperanzador para la ciudad, que traería creación de empleos, novedades urbanísticas, mejora del turismo, fama internacional. Sin embargo, hubo retraso en las obras, el gobierno retomó la organización y hasta acabó dimitiendo Aníbal González, el arquitecto director de la Exposición entre 1911 y 1926. Su anteproyecto preparado en 1911 no se llevó a cabo del todo: entre 1913 y 1919 se construyeron el pabellón de la Industria, Manufacturas y Artes Decorativas (el actual Museo de Artes y Costumbres Populares); el pabellón de Bellas Artes (el actual Museo Arqueológico) y el pabellón Real, en la Plaza de América. También ideó la Plaza de España, construida entre 1914 y 1928 (Fig. 2). Debemos insistir en la singularidad de la muestra: hay que destacar que una parte importante de la Exposición no fue concebida con un horizonte efímero como era costumbre,



Fig. 2. Plaza de España (Fuente: <https://pixabay.com/fr/photos/s%C3%A9ville-architecture-espagne-1705244/>).

lo que muestra que se trataba de un proyecto a gran escala que debía modificar de manera duradera la fisonomía de la ciudad.

Se inauguró la Exposición iberoamericana de Sevilla el 9 de mayo de 1929, con sus 137 hectáreas y más de 70 pabellones (Braojos Garrido, 1992: 22). Si fue un fracaso financiero, no se considera como tal desde el punto de vista turístico, sobre todo después de la celebración del certamen: en las guías de viaje se sigue mencionando hoy en día el recinto de la muestra, sobre todo las dos plazas, la de América y la España (así como los museos) con adjetivos positivos. El lugar de la celebración se convirtió en un símbolo de la ciudad, casi como lo pueden ser la Catedral, la Giralda y el Alcázar. Para un estudio sobre la Exposición de 1929 (Galant, 2018), reuní un corpus de 87 guías (55 españolas y 33 francesas) publicadas entre 1927 (publicación del programa) y 2017 para observar más detenidamente el discurso de las guías sobre los monumentos del certamen. La meta era ver cómo esta literatura fomentó la turistificación o patrimonialización del recinto. Resulta que la mayoría de las guías mencionan el sitio (el 75 %). Sin embargo, no suelen explicar la génesis

de los monumentos —mencionan rápidamente a la Exposición— pero si se interesan por el estilo arquitectónico más representativo, el regionalista. Por ejemplo, en la guía Lonely Planet de 2017, *Sevilla de cerca*, puede leerse que “El museo de artes y costumbres populares recuerda a un palacio sacado de las *Mil y una noches*” (Molina, 2017: 84). En la entrada “arquitectura española” de la *Enciclopedia del Nacionalismo romántico en Europa* (2017), Jorge Villaverde recuerda que el estilo mudéjar fue adoptado como “estilo nacional” alrededor de 1840 por historiadores como Amador de los Ríos o Manuel de Assas, una elección que correspondía con el gusto de los viajeros románticos en busca de exotismo. Otro de los estilos favoritos era el plateresco, que también encontramos en Sevilla. Algunos años más tarde, durante la restauración borbónica, Cánovas del Castillo abogaba porque el estilo neogótico fuese considerado como estilo nacional. Para la Exposición del 1929, se eligió la arquitectura regionalista, un tipo de arquitectura descrito por Eric Storm de la siguiente manera:

un edificio se debía adaptar al espíritu popular de la localidad, que se había fraguado durante siglos en la interacción continúa, entre la población y su entorno natural. En la práctica esto quería decir que había que utilizar materiales, tradiciones y formas locales. Sin embargo, el arquitecto no debía copiar simplemente las formas regionales, sino emplear de manera creativa los materiales y tradiciones locales para diseñar un edificio moderno que se adaptase perfectamente a las necesidades del cliente y al entorno natural (Storm, 2015: 202).

En Sevilla, el mayor representante de este estilo fue Aníbal González, mencionado en varias de las guías: su estilo regionalista tiene líneas próximas al neomudéjar (azulejos, formas) y utiliza con abundancia el ladrillo. Aunque dimitió antes de finalizarse las obras, su nombre no ha caído en el olvido; también quizás por la estatua erigida en su honor frente a la Plaza de España².

Muchas guías insisten en la reconversión de los pabellones y en su funcionalidad actual. Una única guía evoca las dificultades de Sevilla a la hora de rehabilitar los pabellones: María Prior en *Volver a Sevilla*, que se presenta como destinada a los que ya viajaron a Sevilla, explica que, excepto los que fueron convertidos en consulados, “Los pabellones de los diferentes países iberoamericanos que participaron en la exposición de 1929 estuvieron durante mucho tiempo abandonados” (Prior, 201: 155).

² “Sacrifiant à la vogue du néo, il a livré les plus belles réalisations de style andalou : plaza de Espana toute de brique et de céramique, pavillons néogothique, néo mudéjar et néo plateresque de la plaza de América” (Paumard, Escudero, 2017: nn); “La plaza de España, grandiose, aériée, forme un demi-cercle de 200 m de diamètre dans lequel s’élèvent les installations bâties pour l’Exposition hispano-américaine de 1929. Elle était destinée à héberger des spectacles athlétiques, au temps des manifestations de masse. Gracieux, élégants, les pavillons ont été construits avec des bâtiments nobles: briques, azulejos, pierre. Tout fut conçu pour durer, on croirait le palais d’un roi” (Gloaguen, 2017: 121)

Pabellones	Hoy
Mudéjar	Museo de Artes y Costumbres Populares
Real	Oficinas
Bellas Artes	Museo Arqueológico Provincial
Sevilla	Teatro Lope de Vega
Pabellón de la información	Restaurante "La raza"
Santo Domingo	Oficinas del ayuntamiento
Chile	Escuela Superior de Artes
Colombia	Consulado de Colombia
Portugal	Consulado de Portugal
Perú	CSIC
Argentina y de Guatemala	Conservatorio de Danza
Cuba	Agencia Andaluza de Cooperación Internacional para el Desarrollo
Estados Unidos	Museo de arte contemporáneo, Fundación Valentín de Madariaga
Brasil, México y Uruguay	Universidad de Sevilla

Fig. 3. Evolución de los pabellones de la Exposición iberoamericana de 1929 (Elaboración propia)

Así, el hecho de que algunos locales de la Exposición hayan sido convertidos en lugares de ocio y de cultura y de que los espacios claves del recinto sean unas plazas y un parque ayudan al fomento del turismo en esta área de la ciudad. En cambio, pasó totalmente lo contrario con la Exposición del 1992.

EXPO'92

La Expo'92 fue un gran espectáculo: abierta 18 horas al día durante 6 meses, 215 hectáreas, más de 100 pabellones (países, comunidades autónomas,

empresas como Cruzcampo, Fujitsu, ONCE), 20 escenas, 300.000 m² de parques y jardines, un lago, un canal, un helipuerto, trenes, bancos, telecomunicaciones avanzadas, más de 200 restaurantes y cafés, más de 100 tiendas, 113 países invitados, 50.000 espectáculos de todo tipo (música, ópera, teatro). Fue un éxito en términos de número de entradas con más de cuarenta millones de visitas. Se presentó como un escaparate de la modernidad española, rompiendo los estereotipos de la España de charanga y pandereta (aunque se utilizaron algunas imágenes por su clara rentabilidad: la de Carmen, por ejemplo). La modernidad de la que se habló era también una modernidad arquitectónica (Fig. 3). Además de la construcción de pabellones futuristas, al prepararse Sevilla para acoger millones de visitantes, se mejoró el transporte (estación de Santa Justa, ampliación del aeropuerto), se creó el teatro de la Maestranza, se restauró el monasterio situado en la isla de la Cartuja. Las guías de entonces y de hoy presentan este paso a la modernidad mencionando el puente del Alamillo, el ave, la estación, el aeropuerto, las avenidas, pero el único edificio que sirvió de pabellón durante la Expo y que despertó un interés turístico no es precisamente un edificio de arquitectura moderna o futurista. Al contrario, se trata de la antigua estación de trenes, Plaza de Armas, que se utilizó desde 1901 hasta 1990, se reconvirtió como pabellón de Sevilla durante la Expo'92 y después, en 1999, fue convertida en centro comercial y de ocio. Las guías de viaje la mencionan por su contemporánea función comercial, pero también por su arquitectura neomudéjar y su antigua utilización, en la línea del turismo industrial ("rien de fabuleux coté boutiques mais le lieu, une ancienne gare, vaut le coup d'oeil", Gloaguen, 2017: 108).

Después de la celebración, hubo un intento fallido de situar Sevilla en el primer plano desde el punto de vista científico, con el proyecto Cartuja 93. Consistía en reutilizar el recinto de la muestra para crear un centro cualificado de actividades económicas, especializado en las nuevas tecnologías (Tecnópolis: parque científico y tecnológico), un centro universitario, un parque temático (se creó Isla Mágica en el 1997 y se amplió en el 2014 con una parte acuática), una zona de monumentos, un complejo deportivo, parques... (Fig. 4).

A pesar de esto, se desmontaron o se demolieron el 70 % de los pabellones, así como la telecabina y el palenque. El hecho de que el recinto y los pabellones cayeran en desuso se puede atribuir a problemas financieros (la falta de

presupuesto y el endeudamiento), a la ausencia de un edificio que se hubiera podido considerar como un emblema arquitectónico —*clou* de la exposición como la Torre Eiffel en 1889—, o a la lejanía de la Cartuja con respecto al centro histórico. En las guías, esta parte de la ciudad se presenta siempre en última posición y varias la consideran como fuera del centro.

Fig. 4. Evolución de los pabellones de la Expo'92 (Elaboración propia).

Ayer	Hoy
Monasterio de la Cartuja	Centro Andaluz de Arte contemporáneo (desde 1997)
Pabellón de la navegación	Espacio museístico, cuenta la evolución de la navegación atlántica (desde 2012)
Pabellón del futuro	Sede central del Archivo General de Andalucía (desde 2017)
Pabellón de Canadá	Sede de Escuela de Organización Industrial y sala de eventos y cine IMAX
Plaza de América	Escuela Superior de Ingeniería
Pabellón de Marruecos	Sede de la Fundación Tres Culturas del Mediterráneo
Plaza de África	Confederación de empresarios de Andalucía
Pabellón de Cuba	VEIASA (Verificadores industriales de Andalucía, S.A.)
Pabellón de México	Sevilla TV
Pabellón de Puerto Rico	Correos; sede de CIDEP, Centro de Investigación y Desarrollo Postal
Pabellón de Corea del Sur	Empresa Alter Technology
Pabellón de Kuwait	Sede de la Agencia de Medio Ambiente y Agua de la Junta de Andalucía
Pabellón de España	Oficinas de Isla Mágica
Pabellón de Finlandia	Fundación de Investigación y Difusión de la Arquitectura (FIDAS)
Pabellón de Francia	Alestis Aerospace
Pabellón de Italia	Centro de empresas

Pabellón de Mónaco	Estación de Ecología Acuática Príncipe Alberto I de Mónaco (EMASESA)
Pabellón de Portugal	Agencia Andaluza de la Energía
Pabellón de Turquía	Fundación Gerontológica Internacional
Pabellón de Nueva Zelandia	Sede del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía
Pabellón de Andalucía	Sede de RTVA
Pabellón de Fujitsu	Sede del Centro Público del Profesorado Sevilla
Pabellón de Siemens	Utilizado por la empresa MP
Pabellón de Rank Xerox	Sede de la empresa Inerco
Pabellón de la ONCE	Centro de Empresas. Alberga la sede de la Fundación ONCE
Pabellón de Retevision	Canal Sur
Pabellón de Unión europea	Sede de PCT Cartuja 93
Pabellón de COI	Discoteca y restaurante
Pabellón de la ONU	Gimnasio

Las guías de viaje publicadas justo después de la muestra señalan las dificultades de la ciudad para dinamizar el recinto de la Exposición y hasta de mantenerlo en buen estado. Es de subrayar que los pabellones conservados se utilizaron como oficinas o recintos universitarios lo cual no ofrece nuevas perspectivas para los turistas:

Sur le site même d' Expo92 demeurent aujourd'hui plusieurs bâtiments: le pavillon des Découvertes et sa sphère Omnimax, le pavillon de la Navigation (avec sa tour mirador et la réplique de la Victoria, nef de Magellan), le pavillon du présent et du futur, ainsi que d' autres pavillons. Un "hic" tout de même: les organisateurs de la manifestation n' ont pas assez pensé à l' après expo 92. Cette cité de l' an 2000 est devenue bien morne après que les feux de la fête se furent éteints. En dépit du cinéma Omnimax, ou du parc d' attractions des Enfants, qui reconstitue en miniature des sites de la région, le nouveau quartier peine à exister faute d' habitants et de crédits nécessaires pour le rentabiliser (Montagnon, 2002: 74).

En la guía francesa *Un grand week end à Séville* se afirmaba en el 2002 que la rehabilitación del recinto de la Expo'92 estaba en curso y que los edificios iban a volver a encontrar esplendor y utilidad. Sin embargo, seis años después, las obras no habían avanzado: "un certain nombre de structures n'est plus que friche et désolation. Pôle technologique et culturel, la Cartuja mérite toutefois une visite" (Paumard, Escudero, 2008: 66).

Al examinar la colección Le Routard, observamos un fenómeno parecido. En la edición de 1996-1997, se presentaba esta parte de la ciudad desprovista de interés turístico: "Quant au site de l'Expo, il n'offre plus que ses installations défraîchies et ses pavillons reconvertis en attractions insignifiantes. Décevant" (Gloaguen, 1996: 60). Cinco años después, el autor se muestra aún más severo:

Tout autour ce ne sont qu'installations défraîchies et rongées par la rouille, la plupart ceintes de grands grillages pour en empêcher l'accès. On mesure un nouvelle fois de ce type de projet une certaine vanité incurable de l'homme. De vastes projets devaient permettre d'exploiter de manière intelligente et rationnelle nombre de pavillons pour le futur. Rien ne fut fait. Il faut bien constater que plus on a vu grand, moins on a vu loin (Gloaguen, 2001).

La edición del 2007 retoma el mismo párrafo añadiéndole un matiz menos severo, reemplazando la expresión "Rien ne fut fait" por "Il ne fut pas fait grand-chose" ("No se hizo nada"; "no se hizo mucha cosa" Gloaguen, 2007: 141). En 2017, parece que han cambiado las cosas ya que se considera esta parte de la ciudad como un "étonnant concentré d'architecture contemporaine, devenue depuis un vaste parc technologique, siège de nombreuses entreprises et des départements scientifiques de l'université de Séville" (Gloaguen, 2017: 122). Se puede fechar el cambio de discurso en los años 2010 y creo que se debe a dos factores. El primero de ellos es la puesta en valor del monasterio de la Cartuja, edificio de quinientos años de existencia convertido en un museo contemporáneo. En efecto, la guía Cartoville de Gallimard publicada en 2010 evoca una zona algo abandonada, pero subraya que un buen motivo para aventurarse de este lado de la ciudad es este monasterio. Esta guía no insiste en el futurismo de los edificios de la Expo'92 sino que se contenta con evocar el monumento más antiguo de la Cartuja, insistiendo así en el criterio mencionado por



Fig. 5. Torre Triana, Cesare Pelli (fotografía de Ivanne Galant).

Bernard Lerivray. Un año más tarde, María Prior en *Volver a Sevilla*, evoca la mala fama de la Cartuja, pero también considera el monasterio como digno de interés:

En una segunda visita o posteriores, se corre el riesgo de seguir viendo la Cartuja tal y como la ven muchos sevillanos: un espacio mal aprovechado donde hay oficinas, sedes universitarias y alguna que otra institución pública. Pero la isla es algo más. Se trata de un espacio ganado para Sevilla, gracias a las obras de canalización del río, donde se encuentra, además de todo lo citado, un parque de entretenimiento, algún que otro restaurante conocido, un auditorio, un campo de regatas donde se organizan competiciones internacionales, un jardín botánico y un museo de arte contemporáneo ubicado, nada más y nada menos, que en el antiguo Convento de las Cartujanos (Prior, 2011: 162).

Nótese que de nuevo es un edificio antiguo reconvertido y no uno moderno el que goza del favor de los escritores/editores. La dulcificación del discurso de las guías también se podría explicar por las iniciativas locales. En 2010 se creó la asociación Legado Expo que “nace de la afición y el interés de varios jóvenes por lo relacionado con Expo’92 a lo largo de la primera década del milenio.” Obra por la protección y difusión de la memoria del evento mediante la realización de actividades y actos divulgativos. De hecho, el recuerdo de la Expo’92 se concretizó con popularidad en 2017, año del 25.º aniversario de la muestra, con un “Alumbrao” de la Feria de abril que homenajeaba a la mascota Curro.

Otro proyecto comenzado en 2008 también intentó dinamizar el barrio. Se trata de la polémica torre Triana que reúne un hotel de lujo, una Caixa fórum, un centro comercial y varias oficinas. Obra del *starchitecte* argentino-americano Cesare Pelli, se trata de la torre más alta de Andalucía (178 metros). (Fig. 5). El proyecto era de una empresa controlada por CaixaBank. La construcción de la torre casi hizo perder a los monumentos sevillanos el título de Patrimonio de la Humanidad. La UNESCO pidió garantías a la ciudad para impedir la construcción de edificios muy altos ya que esto cambiaría demasiado el skyline sevillano. Muchos sevillanos se quejaron de la construcción y Juan Ignacio Zoido, candidato a la alcaldía de Sevilla en 2011, utilizó este tema como argumento de su campaña, afirmando que las obras iban a pararse en caso de elección. Fue elegido, pero cuando se dio cuenta de que su promesa

le iba a costar unos 250 millones de euros, renunció. Las guías francesas señalan la polémica desatada desde por lo menos el año 2013 en *Un grand week end à Séville*: “En dépit de la polémique, la construction de la Torre Pelli (178 m) symbolise pourtant bien le renouveau de l’île” (Paumard, Escudero, 2013: 68). De nuevo en en 2017: “Décrite aussi, la nouvelle Torre Pelli, gratte-ciel de béton et de verre, paraît bien démesurée dans une ville aussi horizontale” (Paumard, Escudero, 2017: 49). La guía española de Raimundo de Hita se muestra más tímida: “Te dejamos que tú mismo califiques su estética, ubicación y oportunidad...” y menciona la vista que se tendrá desde lo alto de la torre: “Naturalmente, todos estamos esperando a que acaben por completo las obras de la Torre Pelli para poder acceder a la panorámica sobre la ciudad desde la cartuja y a nada menos que 178 metros de altura” (De Hita, 2017: 164).

En la guía Lonely Planet, *Sevilla de cerca*, también se menciona la torre por primera vez: “Este rascacielos de 178 m y 39 plantas es el edificio más alto de Andalucía. Su apertura coincidirá con la publicación de estas páginas, y contará con un mirador abierto al público, además de con el espacio cultural Caixa Forum sevillano” (Molina, 2017: 128).

Solo el tiempo nos permitirá ver si esta torre se podrá convertir en un “trofeo urbano”, si la estrategia que consiste en renovar la imagen sevillana insuflando modernidad seducirá tanto a los turistas como a los habitantes —ya sabemos que acaba de abrir una tienda Primark en el centro comercial, pero las guías aún no lo comentan—.

INICIATIVAS CONTEMPORÁNEAS

Cuando se observan las propuestas turísticas y arquitectónicas recientes, se pueden destacar dos tendencias de ensanche del centro turístico que se perciben en las guías de viaje. Lejos de ignorar la actual competencia entre el mercado de las guías de papel con el mundo digital (blogs, aplicaciones, páginas de *ranking* colaborativo como Tripadvisor), podemos sin embargo afirmar que el primer mercado no está desapareciendo y que las guías se siguen vendiendo (Husson, 2016). Hemos utilizado para

este apartado unas guías de mayor difusión. Si en Francia el mercado sigue dominado por la editorial nacional Hachette con publicaciones variadas según el tipo de viajero (Routard para presupuestos modestos, guía Bleu para los lectores que buscan datos culturales completos, entre otras), a nivel mundial, a pesar de las traducciones de las guías Hachette, siguiendo el fenómeno de la globalización, la guía que más éxito tiene es la australiana Lonely Planet. En el caso de Sevilla, es interesante ver que esta guía transnacional está escrita por una sevillana, Margot Molina, y después traducida a varios idiomas: se impone para todos los lectores-viajeros del mundo la Sevilla de una habitante como para reforzar la autenticidad y el valor de la guía.

Cruzar el puente: la patrimonialización de Triana

La más antigua de las dos es la voluntad de atraer a los visitantes en el barrio de Triana, animarlos para que crucen el famoso puente.

La acción conjunta de las guías de viaje francesas, españolas y de los actores locales encargados de la promoción y de la valoración turística fomentó no solo la rehabilitación del barrio sino también la patrimonialización de las calles trianaeras (Galant, 2017). Estas eran calles al margen de la ciudad, calles inundadas, estropeadas, peligrosas, y se convirtieron en calles pintorescas cuando los románticos y los costumbristas encontraron allí la esencia de la identidad sevillana, como si Triana fuese cuna de la identidad hispalense. La literatura tuvo una influencia notable en las representaciones de este barrio en las guías de viaje: por haber sido escenario pintoresco en los relatos de viaje, las guías le dedicaron muy pronto algunas líneas —pero al principio solo aconsejaban pasear, *flâner*, sin meta concreta. Al revés, la presencia de Triana en estas publicaciones animó a los actores locales a desarrollar el turismo por estas calles, instalando en ellas poco a poco unos hitos para el visitante. Así, de antiguo barrio peligroso en el imaginario de los viajeros decimonónicos, ha pasado a ser un barrio turístico. Gracias a estatuas, rutas, placas, jalones de itinerarios temáticos, con la renovación de sitios históricos como el mercado de Triana, la museificación del Castillo San Jorge (museo de la Inquisición), la



(De izquierda a derecha y de arriba a abajo)

Fig. 6. Homenage a Juan Belmonte, Venancio Blanco, 1972 (fotografía de Ivanne Galant).

Fig. 7. Triana al arte flamenco, Jesús Gavira Alba, 1994 (fotografía de Ivanne Galant).

Fig. 8. Monumento a la alfarería y la soleá, Augusto Morilla, 2008 (fotografía de Ivanne Galant).

Fig. 9. Placa Casa de Monipodio, calle Troya (fotografía de Ivanne Galant).

Fig. 10. Castillo San Jorge, museo de la Inquisición (fotografía Ivanne Galant).



Fig. 11. Centro Cerámica Triana (fotografía de Ivanne Galant).

Fig. 12. Mercado Lonja de Barranco (fotografía de Ivanne Galant).



³ "Ce joli marché, ancienne halle (lonja) aux poissons, idéalement situé en surplomb du Guadalquivir accueille désormais, après rénovation, un marché gourmet. C'est-à-dire avec plein de petits (ou plus grands) comptoirs, qui spécialisé en croquettes, qui en charcuterie, un autre en poissons et crustacés ou en brochettes, sans oublier les bars qui débitent vins, bières ou cocktails. Froids chauds ou glacés (oui, il y a aussi des desserts !) de quoi assouvir les appétits de chacun, en format tapas ou ración, à partager sur les grandes tables communes sous la vaste verrière ou sur l'une des terrasses avec vue sur le fleuve. Un peu chérot quand même, du coup, on peut aussi se contenter d'y boire un verre (ce que font nombre de jeunes sévillans !)" (Gloaguen, 2017: 108).

extensión de la fábrica de Cerámica para convertirla en el Centro Cerámica de Triana y la creación de un mercado *gourmet* en la antigua lonja y mercado de pescado diseñado por Gustave Eiffel a finales del siglo XIX (Figs. 6, 7, 8, 9, 10). Además, se organizó en otoño del 2017 una jornada de reflexión sobre el tema de la turistificación del barrio. En efecto, el ayuntamiento afirmó que quería desarrollar la oferta turística trianera con un plan de turismo propio. Resulta que los turistas se quejaron de la falta de información sobre el barrio, y que hubo entonces una repercusión de su punto de vista en la política turística y patrimonial de la ciudad. Juan Parejo, en un artículo publicado en el diario de Sevilla cita el plan: "Triana es una marca reconocida internacionalmente asociada en el imaginario colectivo con la estampa más clásica de Sevilla. Triana es cuna de toreros, flamencos, alfareros, pintores, marineros, etc." (Parejo, 2017).

Las guías más recientes mencionan estos sitios nuevos, atribuyen estrellas a algunos de ellos como el Museo de la Cerámica (Paumard, Escudero, 2017) y lo que más tinta hace correr últimamente es el mercado de la Lonja del Barranco, un lugar que se inscribe en el exitoso llamado turismo gourmet³ (Figs. 11-13).

Lugar	Hoy	Tipo
Plaza del Altozano	Estatua de Belmonte, 1972	Construcción
Puente de Isabel II	Triana al arte flamenco, 1994	Construcción
Callejón de la Inquisición	Monumento a la alfarería y a la soleá, 2008	Construcción
Castillo San Jorge	Museo de la Inquisición, 2009	Rehabilitación
Mercado de Triana	Mercado de Triana	Rehabilitaciones frecuentes
Fábrica de Cerámica	Centro de interpretación de la Cerámica Triana, 2014	Renovación, extensión
Lonja del Barranco (en Triana según Lonely Planet)	Mercado Gourmet	Rehabilitación: diseñado por Gustavo Eiffel, entre 1883 y 1970 fue Lonja y mercado mayorista de pescado (único mercado de hierro de Sevilla que ha llegado a nuestros días)
Estación de vapores de los años 20	Faro de Triana	Renovación

Fig. 13. Hitos patrimoniales trianeros (Elaboración propia).

Gentrificación en la Encarnación

Existe otra tendencia, con una dinámica similar, es decir, el ensanche de los circuitos turísticos, en el barrio que las guías no delimitan todas de la misma manera: Alfalfa, Encarnación, Regina, que se extiende a veces hasta el de la Macarena. Esta parte de la ciudad empezó a formar parte del circuito turístico con la construcción de una obra monumental polémica, el Metropol Parasol, comúnmente llamado Las Setas. Si miramos de cerca las ediciones de la Guía Routard, nos damos cuenta de que en 1996-1997 no se mencionaba el barrio, en 2000 se hace referencia al mercadillo de la calle Feria, el "Jueves"⁴. Cinco años más tarde se seguía haciendo referencia al mercadillo, pero no se hablaba del carácter popular del barrio y se añadió entre los edificios que admirar la basílica de la Macarena. Hoy en día, esta guía clasifica los hitos patrimoniales por barrios y los de Alfalfa y de la Macarena tienen cada uno un apartado con su lista de sitios imprescindibles. Esta evolución nos lleva a decir que el protagonismo de esta zona en el mapa de la ciudad nace de la construcción del edificio Metropol Parasol que creó

⁴ "On y va surtout pour l' atmosphère et pour le quartier populaire, tranquille, avec ses façades ocre, rouge brique et ses gentils balcons. Rien à voir avec la séduction quasi démagogique du quartier de Santa Cruz, mais la balade plaira aux amoureux des coins authentiques" (Gloaguen, 2000: 131).

una nueva dinámica en el barrio (“la réalisation bouleverse le visage de la place, longtemps laissée à l’abandon”, Montagnon, 2016: 58). En vez de tener hitos importantes concentrados en un perímetro pequeño, esta zona concentra hitos secundarios que ahora están más vinculados entre sí que antes. Merece detenerse en la complicada génesis de este edificio clave, otro caso de *starchitecture* (Chabard, 2012).

En 1973, se destruyó el mercado de la plaza de la Encarnación por motivos de higiene. En 1992, hubo obras para construir un aparcamiento subterráneo y los obreros encontraron vestigios arqueológicos romanos, visigodos e islámicos. Diez años más tarde, el Ayuntamiento seguía preguntándose cómo iba a compaginar la explotación del espacio y la protección de los vestigios, cuando lanzó un concurso internacional. Fue el proyecto del alemán Jurgen Mayer el que ganó y en 2005 el ayuntamiento encargó a Sacyr, la famosa constructora española, edificar el monumento. Sin embargo, la complejidad formal de esta obra moderna en el sentido de que nada se le parece fue un lastre para llevar a cabo las obras. Algunos incluso dijeron que era imposible de construir. Se necesitaron 3400 piezas de estructura, 2500 m³ de madera, 2700 montajes, dieciséis millones de pernos, pesaba 1300 toneladas, variaciones de espesores de las tablillas, alturas desiguales. El almacén de madera (no se nota que es de madera por la espesa capa de poliuretano) es el más grande del mundo, pero hay un gran desfase entre la lógica arquitectónica y la lógica constructiva ya que el suelo con riquezas arqueológicas limitaba las posibilidades de su fundación. Este proyecto suscitó una polémica entre los habitantes por varias razones: el proyecto como tal, su coste (más de cien millones de euros). Hoy forma parte del espacio urbano sevillano (fue además lugar de reunión en el 2011 de los Indignados con el eslogan “Setas revueltas”), forma parte del recorrido del turista por su vista sobre los tejados de Sevilla y la vista única sobre la Giralda y, para satisfacer al viajero consumidor, la compra de una entrada ofrece una bebida en alguno de los bares situados arriba de las setas o a sus pies. La estructura increíble forma parte de la imagen de la ciudad: hasta aparece en las postales (Fig. 14). Aparentemente, la polémica está ya superada (la aparición de las Setas en las postales y unos encuentros informales con la gente del barrio, comerciantes y habitantes van en este sentido) y desde 2013 se utiliza su fotografía en la portada del folleto editado por la Junta: ya no aparece la Giralda sino Las Setas, aunque el texto



del folleto no diga nada sobre las Setas. Se menciona el monumento en la Guía Routard sin hacer ninguna referencia a la polémica, mientras que la Lonely Planet, escrita por una sevillana la menciona⁵.

Este ejemplo es una clara muestra de cómo un edificio puede cambiar no solo la fisonomía de la ciudad sino también los itinerarios de los turistas —así como de los propios sevillanos, que se apropiaron del sitio para manifestaciones y también, mediante iniciativas, le dieron un impulso nuevo al barrio—. Cabe destacar el Palacio de las Dueñas que se convirtió, nada más abrir al público, en un hito turístico de mayor importancia descrito con detallismo en las guías (Fig. 15-16).

Para esta zona, se puede hablar claramente de gentrificación. Este fenómeno tiene fuertes relaciones con el turismo, o porque a los turistas les gustan los barrios gentrificados o porque la llegada de turistas conlleva una gentrificación del barrio, con la apertura de tiendas diferentes, de moda *trendy*, galerías de arte, librerías independientes, *coffee shop*, tiendas *gourmet*.

De hecho, desde 2012, Sevilla tiene su *soho*, del nombre del barrio inglés gentrificado por excelencia que pasó de zona popular abandonada a lugar



⁵ "Parasol haut de 28m, cette structure moderne recouvre la Plaza et protège les sévillans du soleil sur 11 000 m². Rebaptisée las Setas (les champignons) par les habitants à cause de sa forme, cette construction en bois (l'une des plus grande du monde) est un défi architectural conçu par un Berlinois, primé d'ailleurs pour ce projet. Son toit ondulé formant une grille tramée fait penser à un nid d'abeilles et son rez-de-chaussée à une ruche, dans laquelle nichent un marché et quelques bars-restos avec de grandes terrasses. Une plateforme-promenade panoramique occupe le sommet de la structure, doublée d'un resto de 300 m². Enfin, au sous-sol, se trouve un intéressant petit musée archéologique, l'Antiquarium, équipé de bornes interactives riches d'infos (en espagnol et en anglais)" (Gloaguen, 2017: 102); "Sobre el Antiquarium se yerguen "las setas", como han bautizado los sevillanos al Metropol Parasol, que han crecido regadas por la polémica; Tras seis años de obras y casi el doble de presupuesto, la gran estructura diseñada por Jurgen Mayer se inauguró en el 2011. El conjunto alberga un mercado de abastos y un mirador con bar incluido" (Molina, 2017: 56).

(Página anterior) Fig. 14. Metropol Parasol (Fuente: <https://pixabay.com/fr/photos/s%C3%A9ville-architecture-espagne-1705244/>).

(Página anterior) Fig. 15. Palacio de las Dueñas (fotografía de Ivanne Galant).

Fig. 16: Hitos patrimoniales del barrio Encarnación-Regina-Macarena (Elaboración propia).

de residencia de artistas y bohemios. El equivalente sevillano se llama Soho Benita y nació de un proyecto que reúne a varios comerciantes de las calles cercanas a las Setas, entre la plaza de la Encarnación y la plaza de la Alfalfa. Se añade a esta iniciativa la puesta en valor de la calle Regina, con el “Regina Market” que tiene lugar una vez al mes.

Fecha	Edificio	Caracterización
2009	Museo de la Macarena	Extensión y creación de un museo
2011	Antiquarium	Debajo de las Setas: descubrimientos arqueológicos
2012	Centro de Interpretación del Arte Mudéjar	Palacio de los Marqueses de la Algaba
2016	Palacio de las Dueñas	Residencia de la duquesa de Alba. Apertura al público

Al observar las guías, se nota que algunas solo mencionan las tiendas sin explicitar el fenómeno ni nombrar el proyecto Soho Benita —solamente una lo hace, es una de las más recientes y una que da mucha importancia a las tiendas y la moda (Paumard, Escudero, 2017)⁶—.

⁶ Calle Regina: “La petite rue qui monte, qui monte! La jeunesse bohème a fait son nid dans ce petit bout de rue avec la complicité des calles voisines (Viriato, Jerónimo Hernandez et Amparo) ou se mêlent allègrement cafés culturels, boutiques créatives, petits commerces et épicerie de quartier. Faites une halte à la librairie Un gato en Bicicleta et à la galerie Wabi Sabi. La rue est en fête lors du deuxième samedi du mois lors du Regina Market”; “Soho Benita Le petit quartier niché entre la plaza de la Alfalfa et la plaza de la Encarnacion bruisse d’une nouvelle effervescence. Surnommée Soho Benita, ce soho de poche réunit une poignée de boutiques parmi les plus branchées du moment le long des calles Pérez Galdós et don Alonso el Sabio. C’est la destination pour shopper hors des sentiers battus, dénicher accessoires et bijoux de jeunes créateurs, et s’inspirer de lieux décalés qui mêlent mode, art et design” (Paumard, Escudero, 2017: 41).

CONCLUSIONES

En algunos barrios, estamos lejos de la España de charanga y pandereta: Sevilla se adapta a los viajeros que la visitan, con propuestas entre globalización y localización, entre modernidad y tradición. Si el centro puede parecer un museo de cielo abierto, y una ciudad hecha para el turista con sus tiendas de *souvenirs* que le corresponden, las guías incitan a los viajeros a aventurarse más allá del trío que ya seducía a los viajeros decimonónicos. Se anima al turista a compartir las direcciones de los sevillanos, con una mezcla turistas/habitantes más fácil en los comercios (restaurantes y tiendas) y así se puede imaginar una circulación de los turistas más fluida en la ciudad, con menos “estancamiento” en el casco monumental. En cuanto a los hitos arquitectónicos, vemos que la ciudad de Sevilla consigue jugar

con el antagonismo tradición/modernidad a la hora de proponer nuevas experiencias. Así, si Sevilla sigue seduciendo a los viajeros por las huellas de su pasado islámico, las callejuelas de Santa Cruz, el recinto de la exposición del 29, los nuevos museos siguen poniendo en valor la arquitectura típica que quieren admirar los turistas (Centro de Interpretación del Arte Mudéjar, Antiquarium). Lo hacen siguiendo los criterios universales de Lerivray (lo alto con las Setas, lo antiguo con el Antiquarium, lo insólito con lo mudéjar), juntándolos con la modernidad de sus construcciones nuevas. Las Setas y la Torre Pelli son dos edificios modernos, que sorprenden en una ciudad como Sevilla y que se unen a la moda de la *starchitecture*. Se utiliza también el patrimonio material para promover y dar a conocer el patrimonio inmaterial (museo del flamenco, museo de la cerámica). Al mismo tiempo, la renovación o la turistificación de edificios antiguos que antes no se podían visitar sirve para completar las propuestas que acabamos de citar, con mucho éxito (Las Dueñas es el mejor ejemplo). En cuanto al discurso de las instituciones, los folletos se multiplican, así como los proyectos, y se percibe la voluntad de presentar Sevilla como una síntesis perfecta entre tradición y modernidad: proponen acercarse a los monumentos estrellas y a la tradición sevillana mediante las herramientas modernas (*apps*, *flashcode*, etc.). Además, parece que apostaron por la creación de varios itinerarios, en la tendencia del ensanche de los circuitos turísticos, instalando placas para fijar nuevos hitos patrimoniales en la geografía de la ciudad y en la mente de su visitante.

La ciudad intenta conformarse al imaginario turístico, a la demanda de los turistas así como a la evolución de los habitantes. Cuando se estudian las guías, vemos que algunas colecciones se adaptan muy bien a las novedades mientras que otras siguen presentando Sevilla ignorando las últimas realizaciones urbanas. Es el caso de la Guía Voir de Hachette, publicada en francés en el 2003, una traducción de una guía inglesa *Eyewitness Travel Guides: Seville and Andalusia* publicada en 1996. Peor, en el 2013 se volvió a editar esta Guide Voir para Sevilla y Andalucía sin que cambiara de ninguna manera su contenido (no se mencionan las Setas). Esto puede deberse no a la voluntad de presentar una Sevilla fosilizada sino a la falta de presupuesto, pero resulta que sus lectores no harán la misma visita que los lectores de *Un grand week end à Séville*, del Lonely Planet o del Routard. Cada guía tiene un público lector bien definido —

de ahí que unas editoriales como Hachette tenga varias colecciones de guías, según el perfil del viajero (edad, perfil socioeconómico...). Así, las guías se convierten en unas especies de gafas que filtran lo que hay que ver y lo que no.

BIBLIOGRAFÍA

Guías de viaje citadas:

- BAIRD, David (2003), *Andalousie: Séville, Cordoue, Grenade, Guide Voir*. París: Hachette.
- BAIRD, David (2003), *Séville et l'Andalousie, Guide Voir*. París: Hachette.
- DE HITTA, Raimundo (2017), *100 cosas que hacer en Sevilla: al menos una vez en la vida*. Barcelona: Lectio.
- GLOAGUEN, Pierre (1996), *Espagne du sud, Andalousie, Le guide du Routard*. París: Hachette.
- GLOAGUEN, Pierre (1996), *Le guide du Routard, Espagne*. París: Hachette.
- GLOAGUEN, Pierre (2001), *Espagne du sud, Andalousie, Le guide du Routard*. París: Hachette.
- GLOAGUEN, Pierre (2007), *Andalousie, Le guide du Routard*. París: Hachette.
- GLOAGUEN, Pierre (2017), *Séville, Le guide du Routard*. París: Hachette.
- LARANGE, Florence y CLEMENT, Charles (2010), *Séville Cartoville*. París: Gallimard.
- MANUFACTURE FRANÇAISE DES PNEUMATIQUES MICHELIN (2012), *Andalousie, Collection le Guide Vert*. Boulogne-Billancourt: Michelin.
- MOLINA, Margot (2017), *Sevilla de cerca, Lonely Planet*. Madrid: Planeta.
- MONMARCHÉ, Marcel (1927), *Espagne, Guide Bleu*. París: Hachette.
- MONTAGNON, Denis (2002), *Andalousie, Guide bleu Évasion*. París: Hachette.
- MONTAGNON, Denis (2016), *Andalousie, Guide bleu Évasion*. París: Hachette.
- PAUMARD, Sophie y ESCUDERO, Mercedes (2002), *Un grand week-end à Séville*. París: Hachette.
- PAUMARD, Sophie y ESCUDERO, Mercedes (2008), *Un grand week-end à Séville*. París: Hachette.
- PAUMARD, Sophie y ESCUDERO, Mercedes (2017), *Un grand week-end à Séville*. París: Hachette.

PRIOR, María (2011), *Volver a Sevilla*. Madrid: Anaya.

PRIOR, María y MIQUÉLEZ DE MENDILUCE, Edurne (2009), *Sevilla express, Guía Viva*. Madrid: Anaya.

Fuentes secundarias:

ASOCIACIÓN LEGADO EXPO SEVILLA, <www.legadoexposevilla.org/> (Fecha de Consulta: 13 de julio de 2018).

BRAOJOS GARRIDO, Alfonso (1992), *Alfonso XIII y la exposición ibero-americana de Sevilla*. Sevilla, Universidad de Sevilla.

CHABARD, Pierre (2012), "Metropol Parasol, une ombre sur la ville", *Criticat*, n.º 9, pp. 4-23.

GALANT, Ivanne (2018), "La Exposición iberoamericana de Sevilla en las guías de viaje francés y españolas (1927-2017): Promoción, imagen, memoria". CIEIA18, 1.º Congreso internacional sobre la Exposición Iberoamericana de 1929. Sevilla del 9 al 11 de mayo de 2018 (en prensa).

GALANT, Ivanne (2019), "Cuando paso por el puente, Triana: représentations du faubourg sévillan dans les guides de voyage (XIX-XXe siècles)", *Crisol*, nº 5: Callejeando / la rue dans tous ses états / a rua em todas as vias. Disponible en: <<http://crisol.parisnanterre.fr/index.php/crisol/article/view/98/91>>.

GALANT, Ivanne (2016), *Séville dans les guides de voyage français et espagnols (XIX-XXe)*. Grenoble: Université de Grenoble Alpes.

HUSSON, Laure-Emmanuelle (2016) "Pourquoi les guides touristiques restent incontournables", *Challenges*.Fr. Disponible en: <https://www.challenges.fr/media/edition/les-guides-touristiques-compagnons-de-route-indemodables_13392>.

LERIVRAY, Bernard (1975), *Guides bleus, guides verts et lunettes roses*. Paris, Éditions du Cerf.

MACARRO, José Manuel (1992), "Hombres y ciudad en el hacerse de una tradición: Sevilla en el primer tercio del siglo XX", en TUÑÓN DE LARA, Manuel, *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*, VIII Coloquio de historia contemporánea de España. Madrid: Siglo XXI, pp. 297-322.

MÉNDEZ RODRÍGUEZ, Luis, PLAZA ORELLANA, Rocío, ZOIDO NARANJO, Antonio (2010), *Viaje a un Oriente europeo: patrimonio y turismo en Andalucía, 1800-1929*. Sevilla: Centro de Estudios Andaluces.

MORENO GARRIDO, Ana (2007), *Historia del turismo en España en el siglo XX*. Madrid: Editorial Síntesis.

PAREJO, Juan, "Triana: plan turístico propio", *Diario de Sevilla* del 16 de octubre de 2017. Disponible en: <https://www.diariodesevilla.es/sevilla/Triana-plan-turistico-propio_0_1182182271.html> (Fecha de consulta: 13 de julio de 2018).

STORM, Eric (2015), "La arquitectura regionalista de Sevilla desde una perspectiva internacional", en Luis MÉNDEZ RODRÍGUEZ y Rocío PLAZA ORELLANA, *Andalucía, la construcción de una imagen artística*. Sevilla: Universidad de Sevilla, pp. 197-218.

TISSOT, Laurent (2004), "On entre par le portail ouest", en Catherine BERTHO-LAVENIR, *La Visite du monument*. Clermont Ferrand: Presses Universitaires Blaise Pascal, pp. 123-139.

VILLAVARDE, Jorge (2017), "Architecture: Spanish", en Joep LEERSEN, *Encyclopedia of Romantic Nationalism in Europe*. Versión electrónica, Amsterdam: StudyPlatform on Interlocking Nationalisms. Disponible en: <www.romanticnationalism.net>.

LA NUEVA NARRATIVA DEL FRENTE FLUVIAL DE LA CIUDAD DE OPORTO: REFLEXIONES SOBRE EL IMPACTO DEL TURISMO EN LA IMAGEN URBANA*

Júlia Cristina Pereira de **Faria**
Universidad de Alcalá

O início do século XXI marca o final de um ciclo muito longo durante o qual o rio Douro foi o principal suporte e gerador da construção da cidade e da sua relação com a região e com o mundo. Hoje, o rio é sobretudo um cenário e a sua presença, um elemento de produção de imaginário que está a mudar radicalmente os impulsos da urbanização das suas margens e uma nova maneira de pensar a relação da cidade com o seu território de influência. O passado e as suas memórias construídas ou ficcionadas, são a matéria-prima que se usa para reconstruir novas funções e significados.

(Álvaro Domingues, *O Porto e rio Douro: a construção de uma nova relação*, 2007: 2)

* Este texto forma parte de los resultados obtenidos en el proyecto de investigación: *La influencia del turismo en la transformación del espacio urbano. Ficciones patrimoniales/ L'influence du tourisme culturel sur la transformation de l'espace urbain: nouvelles fictions patrimoniales*. Proyectos de Investigación financiado por la Universidad de Alcalá y la Casa de Velázquez - École des Hautes Études Hispaniques et Ibériques. Convocatoria 2016. Referencia: UAH-Casa de Velázquez (2016/00265/001). Investigadores principales: María Ángeles LAYUNO ROSAS y Julian BASTOEN. Duración: 15/09/2016 a 15/09/2018. Y del proyecto: *Edificios culturales y espacio público urbano: parámetros de análisis y evaluación de los procesos generados por intervenciones urbano-arquitectónicas*. Universidad de Alcalá (Ref. CCGP2017-EXP/035). Investigadora principal: María Ángeles LAYUNO ROSAS. Desarrollado entre enero de 2018 y febrero de 2019, en el marco del programa Ayudas a la creación y consolidación de grupos de investigación. Universidad de Alcalá. Convocatoria 2017.

INTRODUCCIÓN

El caso presentado en este texto, la regeneración urbana del frente fluvial de la ciudad de Oporto, forma parte de una tendencia contemporánea global en cuanto a la transformación urbana de los frentes marítimos o fluviales de las ciudades que los poseen. En el nuevo siglo, de forma más obsesiva (aunque esta tendencia empieza a aparecer en los inicios de la década de 1990), se han experimentado numerosos casos de renovación de estas áreas urbanas para reintroducirlas en la ciudad como espacios de ocio. Tradicionalmente áreas urbanas periféricas y residuales con respecto a los centros históricos, por su actividad específica ligada a la actividad mercantil y portuaria, han generado una identidad y estética propias al margen de la percepción idealizada de las ciudades bajo la construcción de una narrativa con potencial para atraer a visitantes. Sin embargo, en una era posindustrial, estos espacios urbanos, que abandonan progresivamente su carácter pragmático y funcional, han sido

entendidos como una oportunidad para el desarrollo urbano (Preite, 2012) y también para relanzar una imagen de marca de las ciudades que se reclama en la contemporaneidad (Biel, 2015), en un mundo profundamente globalizado. En este sentido, se ha llevado a cabo la transformación del espacio urbano y en muchos casos la puesta en escena de un marco paisajístico, pues estas zonas están adyacentes al agua, que terminan moviendo fuerzas económicas e inmobiliarias, temática que cobra singularidad en el caso de Oporto, como se explicará más adelante.

Esta problemática de la renovación de los frentes marítimos y fluviales constituye un caso de particular interés para la disciplina de patrimonio industrial, una vez que reside en estas zonas urbanas un legado de gran importancia para entender la fase de desarrollo industrial de las ciudades, tanto en su dimensión arquitectónica y urbana como social. Sin embargo, la presión económico-social verificada en la demanda por la transformación de estas áreas urbanas, bajo múltiples aspectos, siendo uno de ellos la referida necesidad de una nueva narrativa de promoción turística de las ciudades que transformen estos frentes marítimos y fluviales en espacios urbanos icónicos, lleva a un difícil diálogo y equilibrio en la unión de diferentes periodos temporales, entre las exigencias del presente y la conservación de las preexistencias de ámbito industrial.

Así surge un punto de inflexión entre la necesidad de preservar y conservar este legado industrial en toda su extensión física y simbólica, ligado a esta fase histórica de las ciudades¹, y la redefinición de los valores asociados a este legado con respecto a las necesidades de la contemporaneidad, un proceso que en su esencia define "patrimonio", tal como teoriza Laurajane Smith (2006), y que es de suma importancia para entender los procesos de transformación de las preexistencias con vista a su sostenibilidad futura, sin cristalizarlas en un dado momento histórico. Se considera por lo tanto esta problemática, referente a la renovación urbana de frentes fluviales y marítimos, paradigmática en la reflexión de la confrontación entre la pasividad contemporánea en el intento de generar una omnipresencia de las estratigrafías históricas preservándolas de forma heterogénea, y entre el diseño y el planeamiento del espacio urbano desarrollados activamente para adaptar las ciudades a las demandas contemporáneas. En los intersticios de estos enfoques, las exigencias económicas y del mercado cobran cada vez

¹ Esta fase histórica se refiere al desarrollo industrial con posterioridad a la Revolución Industrial, con término, de forma general, en las últimas décadas del siglo XX, cuando se inician diferentes procesos de desindustrialización.

más importancia y la transformación de los frentes fluviales y marítimos es ejemplo de ello. Tal como comenta Richard Marshall, "the city is becoming less the result of design and more the expression of economic and social forces. The size of contemporary urban agglomerations means that no one single authority controls the form of the city" (2001: 3).

Este texto se enfocará por lo tanto en la regeneración urbana del frente fluvial de Oporto analizando la relación del legado industrial preexistente, tanto arquitectónico como urbano, con su transformación bajo las tendencias internacionales de renovación urbana de los llamados *waterfronts*, ligadas al ocio y a la atracción de visitantes y residentes de alto poder adquisitivo, donde se reflexiona sobre la posibilidad de antever una alternativa que se sitúe entre la preservación estricta del legado industrial y su total transformación y eliminación sin una visión a largo plazo, satisfaciendo meramente las exigencias contemporáneas.

WATERFRONT RENEWAL: CONSIDERACIONES TEÓRICAS

Waterfont renewal es una expresión adoptada del inglés donde reside una sencillez que permite denominar una práctica de diseño y desarrollo urbanos de fácil reconocimiento en contextos internacionales muy distintos, lo que conlleva un cierto carácter de uniformidad, que en términos prácticos genera operaciones urbanas distintas en la forma, pero con parámetros comunes en el enfoque, lo que inevitablemente las transformaría en una categoría de "no-lugar", el ya consolidado y conocido concepto avanzado por Marc Augé (2005) aunque aquí en un sentido más amplio y metafórico.

Al presente tema se ha dedicado considerable literatura por la situación en la que diversas ciudades se han enfrentado o están todavía en proceso de enfrentarse a la problemática de su espacio urbano adyacente al río o al mar, en el que, en una era denominada posindustrial, parece urgir la necesidad de la construcción de una nueva narrativa.

En la actualidad esta tipología de espacio urbano, el *waterfront*, se ha convertido en un verdadero hito de transformación y *branding* urbanos donde sería de relativa facilidad que se pudieran prever denominadores

comunes en la metodología subyacente a su transformación (Bruttomesso, 2001). Una vez consolidadas las áreas urbanas de más fácil potencial para atraer a visitantes, surgen estos nuevos espacios de experimentación que se van adaptando a las nuevas exigencias de los visitantes y a la demanda de nuevos residentes que buscan los mismos criterios de forma dispersa en un contexto internacional, donde el marco paisajístico y el estatus de la localización de las viviendas son muchas veces el único factor a tener en cuenta. Álvaro Domingues comenta esta problemática de forma muy pertinente, con respecto al caso de Oporto:

Da “gentrificação” da zona histórica e monumental, aos novos projectos de raiz para terrenos desocupados ou edifícios industriais obsoletos, a “febre do Douro” acelera ao ritmo da filoxera na vinha no século XIX. Entre o regozijo de quem vende e de quem compra, nota-se uma difícil compatibilização de valores assentes na defesa de valores paisagísticos, culturais e ambientais, por um lado, e, por outro, na aceleração das procuras e das ofertas de imobiliário mais ou menos “genérico”, orientado para a gama alta do mercado e para uma certa “mise-en-scène”. Para tudo se produzem respostas: os empreendimentos são “sustentáveis e enquadrados na paisagem” mesmo que a citação da natureza se reduza a um relvado monótono; as arquitecturas oscilam entre o pastiche pós-moderno e um certo minimalismo e, para quem pode e aprecia, disputam uma assinatura de arquitecto conhecido (2007: 16).

Sin embargo, los frentes fluviales y marítimos, por su condición periférica y su ligación con las actividades marítimas e industriales, han creado un registro identitario singular dado que han sido testigo de múltiples capas históricas, sin olvidar el impactante desarrollo industrial que se verifica a partir del siglo XIX, el cual asume gran importancia en la historia contemporánea de muchas ciudades y redefine su imagen urbana, tal y como el conocido caso de la ciudad de Bilbao o el caso de estudio de este texto, la ciudad de Oporto. Teniendo como ejemplos estos casos, la percepción de los mismos como ciudades industriales no es del todo explorada, asumida e integrada en la creación de la imagen de marca contemporánea de las mismas, el legado industrial no es del todo un factor atractivo para la mayoría de los visitantes.

Tal y como se ha intentado explicar con anterioridad, no se trata de cristalizar estas zonas industriales y periféricas de las ciudades, sino entender su importancia como legado y reintegrarlas en la ciudad contemporánea

mediante procesos de apropiación más orgánicos, creativos e informales, con diferentes actores, desde los ciudadanos a la iniciativa privada, al margen del planeamiento y transformación urbanos ortodoxos que se verifican en muchos proyectos de renovación de frentes fluviales o marítimos enfocados en la proyección de una imagen icónica dirigida sobre todo a los visitantes o, utilizando un término más amplio, aunque de difícil definición, al turismo.

Es de particular interés introducir en este punto algunos aspectos sobre la reflexión de Tim Edensor (2005) con respecto a la percepción de las ruinas industriales en la contemporaneidad. Se destaca en primer lugar el concepto de *wasteland*, en el que el autor analiza la mirada contemporánea sobre los solares resultantes de la desindustrialización entendidos como espacios sin valor de uso, y que por lo tanto se vuelven una especie de intersticios entre dos diferentes fases de desarrollo urbano, sin la posibilidad de que estos espacios urbanos y su dimensión física y estética sean contemplados bajo una cierta mirada o percepción "ruskiana". En este sentido, las ruinas industriales como espacios de apropiación informal presentan gran dificultad en integrar la categorización del orden del espacio urbano regulado y controlado por las entidades públicas, tal como el autor refiere: "These uses [los usos informales] contrast with the preferred forms of urban activity in over-designed and themed space: the consumption of commodities and staged events, a toned down, self-contained ambling, and a distracted gazing upon urban spectacle" (Edensor, 2005: 21). En un proceso de *rebranding*, estas zonas son transformadas para lograr una organización y una imagen del espacio urbano de acuerdo con la demanda internacional de espacios de ocio, como se analizará en el caso concreto de Oporto en el siguiente apartado.

Además de su dimensión física y estética, los frentes fluviales pueden ser interpretados explorando e interpretando la memoria colectiva ligada a estos lugares con metodologías que van más allá de la sencilla creación de espacios museológicos, que en muchos casos no dejan de ser una atracción más para los visitantes de la ciudad sin ningún impacto en la continuación, revalorización y definición del legado industrial como memoria. En este caso, y bajo el concepto de "patrimonio" tal como lo avanza Laurajane Smith, referido con anterioridad, es fundamental entender e interpretar las conexiones e

imaginarios que diferentes generaciones crean con estas áreas urbanas industriales y periféricas, siendo necesario explorar el concepto de “lugar” y su apropiación, pero que no es posible desarrollar en el presente texto por motivos de extensión.

Se trata por lo tanto de encontrar un equilibrio en la apropiación de estos frentes fluviales entre la estricta conservación o abandono y la total transformación hacia la atracción de visitantes. La apropiación pragmática por parte de los ciudadanos y de empresas locales, por ejemplo, puede generar espacios de trabajo, de ocio y también culturales que naturalmente puedan ser atractivos para los que visitan la ciudad, sin la necesidad de estrategias de *marketing* urbano más convencionales como es el uso de una arquitectura icónica, entre otras.

EL FRENTE FLUVIAL DE OPORTO: TRANSFORMACIONES Y APROPIACIONES

A situação geográfica do Porto contribuiu de um modo decisivo para que ao longo dos tempos a cidade se afirmasse como um importante núcleo marítimo e comercial. Para além da função portuária que a sua localização proporcionava - e por ela mesma suscitada -, o Porto exerceu também uma atracção natural sobre as diferentes correntes de tráfico de mercadorias provenientes do seu vasto *hinterland*, em direcção ao exterior.

(José Cordeiro, *História da Indústria Portuense – dos finais do século XVIII a 1852*, 2017: 9).

Oporto, tal como refiere José Lopes Cordeiro (2017), ha sido a lo largo de su historia como núcleo urbano un importante puerto y plataforma comercial por su condición geográfica. El siglo XIX va a generar una gran transformación en su orilla con la implantación de numerosos espacios fabriles, fenómeno recurrente en las ciudades portuarias, ya que la actividad industrial cobra un particular significado en la ciudad de Oporto, donde se desarrolla una cultura industrial que va desde la creación de asociaciones industriales hasta la creación de escuelas de enseñanza técnica de este ámbito, denominada, tal como refiere Jorge Alves, “la ciudad del trabajo” (2001). Sin embargo, este periodo singular de desarrollo urbano y de gran impacto en el crecimiento de la ciudad no forma parte de la imagen proyectada de la misma en un contexto internacional, lo que ha afectado a los proyectos de regeneración urbana del frente fluvial de Oporto² (Fig. 1).

² Aunque este texto se encuentre enfocado en las transformaciones urbanas de la orilla norte del río Duero que forma el frente fluvial de la ciudad de Oporto, el marco estético y paisajístico ha sido conseguido por los diversos proyectos de regeneración urbana de los municipios de Oporto y Vila Nova de Gaia (el frente fluvial de la orilla sur).

Fig. 1. Impacto de la inversión inmobiliaria en las orillas del río Duero (Júlia Cristina Pereira de Faria, 2018).



El río Duero se asume por lo tanto como una vía de navegación importante para conectar toda la región al puerto de Oporto, y con la progresiva desindustrialización de sus orillas a partir de la década de 1980 (Semedo, Rapagão, Fernandes y Sampaio, 2003) deja de ser pragmáticamente entendido como una vía de comunicación para constituir un elemento fundamental en la apropiación estética contemporánea del frente fluvial de Oporto y de su orilla sur, el frente fluvial de la ciudad de Vila Nova de Gaia. Cabe señalar que el río Duero caracteriza actualmente un eje que une diversos puntos estratégicos con gran potencial de atracción de visitantes, donde destacan el propio centro histórico de Oporto, clasificado como Patrimonio de la Humanidad (UNESCO) en el año 1996, la Región Vitícola del Alto Duero, que consigue la misma clasificación en el año 2001 y el Valle del Côa, con este sello desde el año 1998.

En este sentido, el río pasó en las últimas décadas a reducirse a un elemento estético y navegable con más afluencia de embarcaciones de transporte de pasajeros con carácter de ocio. En los últimos años se está planteando una reordenación territorial para que el río Duero vuelva a ser una vía navegable,

con una extensión de cerca de 210 kilómetros, comprendida entre Foz do Douro y Barca D'Alba (Maia, 2016), cuya jurisdicción está desde 2015 a cargo de APDL³ y tiene como objetivo promover las actividades turísticas, comerciales y de ocio y también de transporte de mercancías. Se pretende mejorar las infraestructuras de apoyo a las embarcaciones de ocio con la mejoría de muelles y, a través del proyecto *Douro's Inland Waterway 2020*, mejorar las condiciones de navegación y sus rutas e igualmente la mejoría de infraestructuras relacionadas.

Aunque este texto se enfoque en la regeneración urbana del frente fluvial de Oporto, es de gran importancia entender las diferentes estrategias de desarrollo en el territorio una vez que se prevé una tendencia en el crecimiento de la afluencia de visitantes (Maia, 2016) en los próximos años, lo que es susceptible de que forme una presión mediática sobre el frente fluvial de Oporto ya que constituye el punto de partida de las rutas turísticas. En este sentido, este creciente flujo de visitantes y su consecuente impacto puede poner en cuestión la nueva narrativa que se está construyendo basada en el marco paisajístico originado por el río y por sus orillas y también por los elementos singulares que las unen, una de las imágenes más destacadas del imaginario turístico del centro histórico de Oporto: los puentes de hierro, el puente D. Luis I (clasificado como *Imóvel de Interesse Público*) y el puente D. Maria Pia (clasificado con la más alta categoría patrimonial, *Monumento Nacional*). Siendo esta nueva narrativa direccionada a los visitantes, surge así una paradoja que constituye una problemática común con respecto a los lugares con gran afluencia turística, donde esta termina siendo el mayor problema en los lugares considerados "turísticos". El caso de Oporto puede constituir en los próximos años un foco de debate de esta problemática en el contexto portugués.

Con respecto a los proyectos de regeneración urbana del frente fluvial de la ciudad, en un contexto de posindustrialización, se mencionan a continuación las principales operaciones a partir de la década de 1980 relacionadas con la mejora del espacio público con enfoque a la atracción de visitantes, donde destaca el proyecto "Valorização do Douro" (2015)⁴ en cuanto a las operaciones urbanas previstas para el frente fluvial analizado en este texto.

³ Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.

⁴ *Programa Intermunicipal de Valorização do Douro*. Desarrollado en el ámbito del AMP (Área Metropolitana do Porto) por iniciativa de los municipios de Gondomar, Oporto, Santa Maria da Feira y Vila Nova de Gaia. Disponible en <http://portal.amp.pt/media/documents/2015/07/29/douro_relatorio1_25julho2015.pdf> (Fecha de consulta: 4 de marzo 2019).

La clasificación del centro histórico de Oporto como Patrimonio de la Humanidad (UNESCO) genera diversas actuaciones urbanas en el frente fluvial como una extensión del área urbana con potencial turístico, entre las que destaca la recualificación del *Bairro da Ribeira* (Domingues, 2007), actualmente uno de los barrios del frente fluvial más icónicos y con mayor afluencia turística. Estas actuaciones se basan, a grandes rasgos, en la creación de equipamientos tal como espacios culturales, museísticos y de hostelería, y el rediseño del espacio urbano adyacente como frente fluvial con carácter de ocio. En la década de 1990 el edificio *Âlfandega do Porto*, con un proyecto de la autoría de Eduardo Souto de Moura, es recuperado para Museo de los Transportes y Comunicaciones y también para un Centro de Congresos⁵. En los inicios de la década, en el año 1992, la antigua central termoeléctrica de Massarelos es también recuperada para albergar el Museo del Tranvía. A par de esto, es también en los inicios de la década de 1990 cuando el ayuntamiento de Oporto lanza un concurso de ideas para la revitalización urbana del área oriental de la ciudad, una zona marcada por una degradación arquitectónica y ambiental, resultante de un proceso de desindustrialización. Este plan incluía diversos frentes de actuación, uno de los cuales se denominaba *Polo Cultural do Freixo*, el cual incluiría la instalación del Museo de Imprenta, la creación de un núcleo de apoyo a las actividades náuticas, la instalación del Museo de la Ciencia e Industria en las antiguas instalaciones de la fábrica de la *Companhia Moagens Harmonia*, y la recuperación patrimonial del Palacio do Freixo (Rodrigues, 2005). Por diversas vicisitudes (Faria y Layuno, 2017), actualmente el complejo edificado constituido por el palacio y la antigua fábrica, así como el área urbana circundante, se encuentra adaptado a un espacio hotelero, *Pousada do Freixo*, inaugurado en 2009. Un espacio que presenta su propio muelle y puede recibir potenciales clientes y huéspedes que viajen en embarcaciones de pasajeros de carácter de ocio, lo que constituye uno de los lugares del frente fluvial que asume el potencial turístico de este (Fig. 2).

Bajo las operaciones de *Porto 2001, Capital Europeia da Cultura*, frente fluvial es objeto de una recualificación considerable, desde Massarelos hasta Foz do Douro, tanto del punto de vista infraestructural, incluyendo la línea turística del tranvía, como del espacio público y áreas verdes

⁵ Es actualmente uno de los espacios culturales más relevantes de la ciudad, una recuperación exitosa que ha generado nuevas dinámicas en la fruición pública del frente fluvial.



(Domingues, 2007). Estas operaciones conllevan la redefinición del paseo ribereño como espacio de ocio con un marco paisajístico singular, lo que transforma inevitablemente sus solares adyacentes en espacios muy atractivos para la inversión del sector inmobiliario residencial, fenómeno que se mantiene en las operaciones previstas en el proyecto “Valorização do Douro”.

Este es un proyecto intermunicipal que promueve un enfoque interdisciplinar en las dos orillas del río Douro, conectando las diferentes áreas geográficas con distintas características en cuanto a la oferta turística. El proyecto considera por lo tanto las diferentes dimensiones del desarrollo territorial, tal como son la económica, la social o la ambiental⁶. En este sentido, a nivel geográfico, el proyecto se divide en cuatro áreas de intervención⁷ pero solo se enfocará en las operaciones urbanas llevadas a cabo, o que están previstas, en las áreas del Douro Atlántico y el Douro Urbano, que conforman el *waterfront* de la ciudad de Oporto.

Fig. 2. Pousada do Freixo (Júlia Cristina Pereira de Faria, 2017).

⁶ Informe *Programa Intermunicipal de Valorização do Douro*. Disponible en: <http://portal.amp.pt/media/documents/2015/07/29/douro_relatorio1_25julho2015.pdf> (Fecha de consulta: 4 de marzo 2019).

⁷ El Douro Atlántico, desde las orillas situadas al oeste, bañadas por el atlántico, hasta el Puente de Arrábida; El Douro Urbano, entre el puente referido hasta el Puente D. Luis I; El Douro de playas, entre este último puente y el Embalse de Crestuma y el Douro de las Sierras, del Embalse de Crestuma-Lever al límite del municipio de Gondomar con el municipio de Penafiel.

Fig. 3. Hotel Vincci Porto (Júlia Cristina Pereira de Faria, 2017).



Siendo aparentemente una visión integrada del territorio, con un enfoque al desarrollo de la región que va más allá del estricto objetivo de la promoción turística y la creación de equipamientos e infraestructuras para que tal sea posible, en términos pragmáticos, por lo menos a corto y medio plazo, las operaciones previstas no reflejan del todo esta voluntad, en lo referente en este caso a la orilla norte del río que configura el frente fluvial de la ciudad de Oporto. De forma muy sumaria, se presentarán a continuación las principales operaciones previstas en esta área urbana.

En lo referente al espacio público, áreas verdes y red viaria adyacentes al área ribereña, se encuentra prevista la recalificación del frente marítimo y del *Passeio Alegre*, este como área verde. Además de estos, también se pretende consolidar y recalificar el acantilado *Fontainhas* como elemento paisajístico, y la vía adyacente, la avenida Gustavo Eiffel, como frente fluvial para tráfico viario y peatonal, con plataformas a lo largo de la misma con la función de miradores. Está igualmente previsto transformar la antigua línea de ferrocarril que recorre parte del frente fluvial en una *ecopista*. Algunos solares del frente fluvial serán recalificados como espacios verdes y de ocio. En cuanto a los equipamientos, las operaciones, en términos inmobiliarios, se enfocan en la construcción de viviendas para residentes



de alto poder adquisitivo, y está prevista igualmente la construcción de espacios comerciales y hoteleros. Un ejemplo es el Hotel Vincci Porto, un proyecto de reúso de un antiguo mercado de pescado, un ejemplar icónico de la arquitectura moderna de Oporto (Fig. 3).

Debido al marco paisajístico, la inversión inmobiliaria que se verifica en las dos orillas, tanto en Oporto como en Vila Nova de Gaia, a pesar de que solamente se hayan presentado las operaciones urbanas en el frente fluvial de Oporto, es impactante y constituye una clara señal del potencial turístico y económico de

Fig. 4. La antigua Central Termoeléctrica do Freixo, puede desaparecer debido al proyecto de uso residencial y comercial previsto para el solar (Júlia Cristina Pereira de Faria, 2017).

la zona urbana. Varios de estos proyectos inmobiliarios se llevarán a cabo en antiguos solares industriales, donde actualmente todavía se pueden apreciar las preexistencias de los antiguos espacios fabriles. Faltará esperar para analizar si estas operaciones significarán o no la última esperanza en la conservación o reutilización del legado industrial de Oporto de forma que lo incorporen en la contemporaneidad (Fig. 4).

NOTAS CONCLUSIVAS

La renovación del frente fluvial de Oporto se presenta siguiendo las tendencias contemporáneas de proyectos de este ámbito cuya finalidad es relanzar la imagen de la ciudad en una era de globalización, con el objetivo de atraer inversión, visitantes y residentes de alto poder adquisitivo. Se verifica por lo tanto un rediseño de este frente con programas culturales y de ocio, bien como espacios de uso residencial y hostelero, donde el formalismo del diseño gana más importancia que la percepción multidimensional del espacio urbano. La dimensión histórica, simbólica, social y estética del legado industrial es sencillamente eliminada para dar lugar a una nueva narrativa de acuerdo con las demandas económicas y sociales contemporáneas, por falta de políticas de intervención urbana que promuevan estos espacios para la ciudad y sus ciudadanos, con vistas a una recuperación y revitalización de este legado con usos alternativos e informales, pero que puedan generar activos y ser igualmente atractivos para visitantes. Además, hay que señalar otra cuestión muy pertinente en el caso de Oporto, que se detiene con la inexistencia de políticas de protección del patrimonio industrial de la ciudad, sobre todo en el frente fluvial. La labor de catalogación, salvaguarda y clasificación es imprescindible para que se pueda avanzar con una alternativa a las políticas urbanas tradicionales movidas por fuerzas económicas, lo que en el caso de Oporto es, desgraciadamente, demasiado tarde para producir algún cambio.

BIBLIOGRAFÍA

ALVES, Jorge (2001), "Porto: Trabalho e Indústria", *História*, n.º 38, pp. 30-37.

AUGÉ, Marc (2005), *Não-lugares: introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade*. Lisboa: 90ª Editora.

BIEL, Pilar (2015), "La memoria de la industria y su inclusión en la ciudad posmoderna", en Miguel CABAÑAS y Wilfredo RINCÓN (eds.), *El arte español y la recuperación del pasado reciente*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, pp. 213-228.

BRUTTOMESEO, Rinio (2001), "Complexity on the urban waterfront", en Richard MARSHALL (ed.), *Waterfronts in Post-industrial Cities*. London: Spon Press, pp. 39-49.

CORDEIRO, José Manuel Lopes (2017), *História da Indústria Portuguesa – dos finais do século XVIII a 1852* (Volumen 1). Oporto: Edições Afrontamento.

DOMINGUES, Álvaro (2007), *O Porto e rio Douro: a construção de uma nova relação*. Porto: Museu do Douro. Disponible en <<http://www.museudodouro.pt/tpls/mu/files/encontros/pdf/alvarodomingues.pdf>> (Fecha de consulta: 11 de febrero de 2019).

EDENSOR, Tim (2005), *Industrial Ruins: spaces, aesthetics and materiality*. Oxford: Berg.

FARIA, Júlia y LAYUNO, Ángeles (2017), "Recuperación del patrimonio industrial y revitalización de frentes fluviales para actividades turísticas: el caso de Portugal", en Milagros PALMA CRESPO, María Lourdes GUTIÉRREZ CARRILLO y Rafael GARCÍA QUESADA (coords.), *Sobre una arquitectura hecha de tiempo*, vol. 3. Granada: Universidad de Granada, pp. 351-356.

MAIA, Raquel (2016), *O projecto do Douro*. Disponible en <http://www.agepor.pt/Apresentacoes/Apresenta%C3%A7oes_9%20_CongressoAGEPOR-2016/2-Raquel_Maia-O_Projecto_do%20_Douro.pdf> (Fecha de consulta: 2 de febrero 2019).

MARSHALL, Richard (2001), "Contemporary urban space-making at the water's edge", en Richard MARSHALL (ed.), *Waterfronts in Post-industrial Cities*. London: Spon Press, pp. 3-14.

PREITE, Massimo (2012), "Urban regeneration and planning", en James DOUET (ed.), *Industrial Heritage Re-tooled: the TICCIH guide to Industrial Heritage Conservation*. Lancaster: TICCIH y Carnegie Publishing, pp. 101-109.

RODRIGUES, F. (2005), "A cidade como processo de conservação e de transformação urbana – O exemplo do Parque Oriental da Cidade do Porto/Campanhã", en Vítor OLIVEIRA JORGE (ed.), *Conservar para quê?* Porto: Faculdade de Letras da

Universidade do Porto en co-edición con Centro de Estudos Arqueológicos das Universidades de Coimbra e Porto, pp. 231-253.

SEMEDO, Alice, RAPAGÃO, João Paulo, FERNANDES, César y SAMPAIO, Maria da Luz (2003), "Antiga Fábrica de Moagens Harmonia – de Fábrica a Museu da Indústria do Porto", en Maria da Luz SAMPAIO (Coord.), *Reconversão e Musealização de Espaços Industriais*. Porto: Associação para o Museu da Ciência e Indústria, pp. 167-185.

SMITH, Laurajane (2006), *The uses of heritage*. Oxon: Routledge.

Pilar Aumente Rivas

Profesora emérita de la Universidad Complutense de Madrid, es codirectora del Grupo de Investigación UCM *Arte, Arquitectura y Comunicación en la Ciudad Contemporánea*, codirigiendo algunas de sus Jornadas Internacionales de Investigación. A su vez, es codirectora de la revista *Arte y Ciudad. Revista de Investigación*, editada por la Universidad Complutense de Madrid. Su trayectoria científica se ha centrado en el arte contemporáneo, focalizándose en los últimos decenios en la interacción entre el arte, la arquitectura y el urbanismo en el ámbito de la ciudad contemporánea. Sus publicaciones más recientes se han dedicado a la ciudad de París, considerada en su carácter de metrópoli europea contemporánea en transformación, evolucionando hacia el estudio de barrios artísticos, a partir de nuevas interpretaciones de los fundacionales (Montmartre y Montparnasse) y hasta profundizar en el surgimiento de los distritos culturales y su evolución hacia los distritos y ámbitos urbanos creativos.

José Juan Barba

Arquitecto por la ETSA de Madrid, con Mención Especial (1991) y doctor arquitecto por la misma escuela (2004), es profesor titular de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Alcalá. Funda su estudio en Madrid, en 1992 (www.josejuanbarba.com), y su trabajo se ha publicado internacionalmente. Asesor de diferentes ONG hasta 1997. Invitado en la Biennale di Venezia 2016, en la exposición "Spaces of Exception / Spazi d'Eccezione", con obra expuesta en la Bienal de Arquitectura de Seúl 2017. Director de la revista *METALOCUS* desde 1999. Ha recibido numerosos premios: "Santiago Amón Award", COAM, Madrid, 2000; "Panayioti Mixesi Award", Atenas, 2005; "Pierre Vago" ICAC, 2005; FAD, 2007; World Architecture Festival. Barcelona, 2008; Gran Vía Posible. Primer Premio. "Delirious Gran Vía". Madrid, 2010; Reforma del entorno del río Segura. Murcia, 2010. Ha sido invitado en diferentes universidades nacionales e internacionales y es autor de los libros *La ciudad de las ciudades* (Arquia, 2019) *#positions* (2016) e *Invencciones: Nueva York vs. Rem Koolhaas, Bernard Tschumi, Piranesi* (2015).

Jean-François Cabestan

Both devoted to History of Architecture and the restoration of buildings belonging to past and recent periods, Jean-François Cabestan has been teaching for over 20 years, first at the School of Architecture of Versailles (1995-2000), and currently at Université Paris 1 (Panthéon-Sorbonne). He is doctor in Art History as well as an architect. He regularly writes in *AMC Moniteur* and *d'Architectures*, two specialised french magazines addressed to architects. He has been member of Commission du Vieux- Paris (2008-2014) and is currently member of Commission du Secteur Sauvegardé du 7e arrondissement de Paris. He also works as consultant for two teams of architects and historians of architecture he belongs to, based in Grenoble: Multiple and Attrapa, specialized in the transformation and restoration of buildings. He runs a private website, Archicab, which deals with the "current events about the reconversion of buildings" : www.jeanfrancoiscabestan.com.

Manuel de la Calle Vaquero

Doctor en Geografía y licenciado en Ciencias Políticas y Sociología por la Universidad Complutense de Madrid. Profesor del Departamento de Geografía en dicha Universidad, donde imparte docencia en los grados de Geografía y Turismo, y en los másteres sobre Gestión del Patrimonio Cultural y Planificación de Destinos Turísticos. Miembro del Grupo de Investigación *Turismo, Patrimonio y Desarrollo*, cuenta con una amplia trayectoria en dirección y participación de proyectos sobre patrimonio, ciudad y turismo. Además de los proyectos de I+D de las convocatorias públicas, desarrolla una notable investigación aplicada financiada por diferentes entidades de la administración relacionadas con el turismo y la cultura. Autor de numerosas publicaciones sobre turismo urbano, ha participado en un número elevado de eventos científicos relacionados con la gestión del turismo en centros urbanos.

José de Coca Leicher

Doctor arquitecto y profesor en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid, donde realizó su tesis doctoral *El recinto Ferial de la Casa de Campo de Madrid*, en la que obtuvo Mención Especial. Ha participado en la redacción de varios planes especiales de carácter estratégico para Madrid: Feria del Campo, Finca de Vista Alegre y Renovación de la escena urbana del río Manzanares. Recientemente ha

realizado un estudio histórico y un plan de contenidos expositivos para el Pabellón de Hexágonos. Actualmente es asesor técnico para el Ayuntamiento de Madrid en las obras de restauración de varios pabellones protegidos. Con el Ayuntamiento de Madrid ha publicado en la editorial Asimétricas el libro *Paisajes expositivos. El recinto ferial de la Casa de Campo de Madrid* (2019).

Pierre Chabard

Trained as an architect, Pierre Chabard is an architectural critic and historian. Author of a doctoral thesis on Patrick Geddes's urban exhibitions (University of Paris VIII, 2008), his current research, as a member of the Ahttep research team (Umr Cnrs AUSser n°3329), focuses on a social history of the architectural cultural industry in the postmodern era. His publications include *Patrimoine, tourisme, projet* (with Julien Bastoen and Jean-François Cabestan; Paris: HiCSA, 2019); *Raisons d'écrire. Des livres, des architectes* (with Marilena Kourniati; Paris: Éditions de la Villette, 2013) and *La Défense: a Dictionary* (with Virginie Picon-Lefebvre; Marseille: Éditions Parenthèses, 2013). Associate Professor at the school of architecture Paris-la-Villette (Hesam University), he teaches history, theory and architectural design. Contributor to numerous art and architecture journals (*d'Architectures*, *A+*, *Abitare*, *Log*, *Les Cahiers du Mnam*, *AA Files*, etc.), he was a member of the editorial board of *Le Visiteur* (2001-2003) before founding *Criticat* (2008-2018). Since September 2019, he runs the Éditions de la Villette.

Miguel Ángel Chaves Martín

Profesor titular de *Arte Contemporáneo* en el Departamento de Teorías y Análisis de la Comunicación de la Universidad Complutense de Madrid. Director del Grupo de Investigación *Arte, Arquitectura y Comunicación en la Ciudad Contemporánea* (UCM) y de la revista de investigación *Arte y Ciudad*. Ha participado en diferentes proyectos de investigación sobre arte público y paisaje urbano, y ha coordinado como investigador principal proyectos en torno a la catalogación, análisis y estudio crítico del patrimonio arquitectónico y los centros históricos, así como el papel de los distritos culturales en los procesos de revitalización urbana (Plan Nacional de I+D). La investigación en torno a las relaciones entre arte y ciudad, tanto desde una perspectiva histórica como a través del análisis de nuevas tendencias, los vínculos entre fotografía de arquitectura y paisaje urbano,

la conservación y gestión del patrimonio cultural, y los distritos culturales se vienen desarrollando con la intención manifiesta de encontrar una convergencia en torno a los estudios culturales urbanos que abra nuevas vías para el estudio del arte contemporáneo y su implicación en y con la ciudad, la intervención en los espacios públicos y la apropiación de esos espacios por parte de los ciudadanos, los imaginarios que generan, las interacciones que se producen y sus significados.

Pilar Chías Navarro

Doctora Arquitecta (Universidad Politécnica de Madrid), es catedrática de Universidad y directora, desde 2007, de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Alcalá. Premio Targha d'Oro (Medalla de Oro) de la Unione Italiana per il Design (2018). Miembro de la International Cartographic Association (ICA) y de IBERCARTO, del Grupo Técnico de Trabajo de Lugares Protegidos del Patrimonio Histórico y Cultural del Consejo Superior Geográfico / Secretaría de Estado de Cultura. Directora del Grupo de Investigación de la Universidad de Alcalá *Intervención en el Patrimonio y Arquitectura Sostenible*. Es autora de más de 150 publicaciones científicas, ha dirigido 26 tesis doctorales, varias con mención internacional. Investigadora principal de más de 50 proyectos de investigación financiados (Plan Nacional, comunidades autónomas y otros); ha obtenido numerosos contratos con entidades privadas.

Ivanne Galant

Doctora por las Universidades de Grenoble y Sorbonne Nouvelle en Estudios hispánicos con una tesis titulada *Sevilla en las guías de viaje francesas y españolas (siglos XIX y XX)*. Es profesora *agrégée* en la Universidad París 13 (Université Sorbonne Paris Nord-Paris 13), donde imparte docencia de traducción, literatura y civilización española. Compagina la docencia con la investigación en el marco del Centre de Recherches sur l'Espagne Contemporaine de la Universidad Sorbonne Nouvelle-Paris 3. Ha centrado sus investigaciones en la historia del turismo, las publicaciones vinculadas con este sector y la promoción turística. Sus trabajos más recientes tratan sobre el turismo de ocio nocturno en Barcelona y Sevilla, el turismo literario, así como el relato sobre la Guerra Civil y el franquismo en las guías de viaje. Acaba de iniciar un proyecto audiovisual de recolección de testimonios de hispanistas franceses sobre sus primeros viajes a España.

Roberto Goycoolea

Dr. arquitecto por la Universidad Politécnica de Madrid, es profesor titular de Análisis de la Arquitectura de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Alcalá. Su trayectoria se ha focalizado en los aspectos de análisis de arquitectura, en la arquitectura y el turismo y en cooperación al desarrollo. En África e Iberoamérica ha participado en proyectos de cooperación y en acciones de intercambio académico. Tiene investigaciones, publicaciones y docencia en diversos países de Europa, América y África. Coordinador del Grupo de trabajo *Conflictos socioespaciales del turismo*, es cofundador de RIGPAC (Red Internacional de Globalización y Patrimonio Construido); y forma parte de la Red Iberoamericana de Imaginarios y Representación, RIIR. Cuenta con proyectos e investigaciones centradas en la percepción y uso del espacio habitable, con aportaciones en forma de libros y revistas de once países.

Ascensión Hernández Martínez

Doctora en Historia del Arte y profesora titular del Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Zaragoza, es especialista en arquitectura contemporánea, teoría e historia de la restauración monumental y estudios sobre el patrimonio cultural. Ha participado como investigadora en numerosos proyectos de investigación sobre restauración y patrimonio cultural, entre ellos *Los arquitectos restauradores de la España del franquismo. De la continuidad de la ley de 1933 a la recepción de la teoría europea* (Ref. HAR2015-68109-P). Sus publicaciones se han centrado de igual modo en estas líneas de investigación, siendo autora de numerosos textos sobre restauración arquitectónica del siglo XX, con especial énfasis en Aragón. Profesora invitada en numerosas Universidades nacionales y extranjeras, entre ellas, la Università de la Sapienza en Roma, Chieti-Pescara, Catania y Ferrara.

Ángeles Layuno Rosas

Doctora en Historia del Arte (1997), y Diplomada en Museografía y Técnicas Expositivas (1995), es Profesora Titular de Composición Arquitectónica en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Alcalá. Es coordinadora del grupo de investigación de la UAH "Arquitectura, Historia, Ciudad y Paisaje" (ARHCIPAI), activo en redes internacionales de investigación sobre turismo y paisaje cultural. Sus investigaciones se han centrado en la Historia de la

Arquitectura Contemporánea, y en este marco su trayectoria destaca por sus numerosas publicaciones sobre arquitectura de museos, ciudades y espacios urbanos. Ha dirigido en los últimos años proyectos competitivos sobre turismo y regeneración urbana; y sobre arquitectura y patrimonio industrial, con aportaciones y publicaciones sobre el tema. Actualmente es investigadora principal del proyecto “La imagen del Instituto Nacional de Industria en el Territorio: Cartografía y Paisaje de la Industria” (Proyectos I+D GC 2018).

Júlia Cristina Pereira de **Faria**

Máster en Architecture and Urban Design por la Escola Superior Gallaecia (Portugal). Es actualmente investigadora predoctoral FPU-UAH del Departamento de Arquitectura de la Universidad de Alcalá, realizando sus estudios en el Programa de Doctorado en Arquitectura. Su trayectoria investigadora, así como su tesis doctoral, está centrada en el estudio del patrimonio industrial arquitectónico, urbano y paisajístico y su relación con la memoria colectiva en la región de Oporto, con diversas contribuciones en publicaciones especializadas. Miembro del Grupo de Investigación *Arquitectura, Historia, Ciudad y Paisaje* (UAH-Escuela de Arquitectura) e investigadora en el Proyecto *La imagen del Instituto Nacional de Industria en el Territorio: Cartografía y Paisaje de la Industria* (Proyectos I+D Generación de Conocimiento. 2018. Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades).

Laura Susana **Zamudio Vega**

Arquitecta por la Universidad de Sonora (México, 2005), máster en Proyectos Avanzados de Arquitectura y Ciudad (España, 2008) y doctora en Arquitectura por la Universidad de Alcalá (España, 2015). Su investigación se enfoca en los imaginarios turísticos y en el impacto de estos en la arquitectura y la ciudad. Así también se interesa por las tendencias y los conflictos del turismo a nivel arquitectónico, urbano y social. Es profesora del grado y el máster en Arquitectura en la Universidad Autónoma de Baja California en la Facultad de Ingeniería, Arquitectura y Diseño (Ensenada, B. C., México). Miembro de grupos de investigación internacionales (RIIR —Chile— y RIGPAC —Colombia—). Forma parte del grupo editorial de la *Revista Imagonautas* (España).

(Página siguiente) Museo del Prado y su entorno (julio 2016)
(Fotografía Á. Layuno).







Universidad
de Alcalá