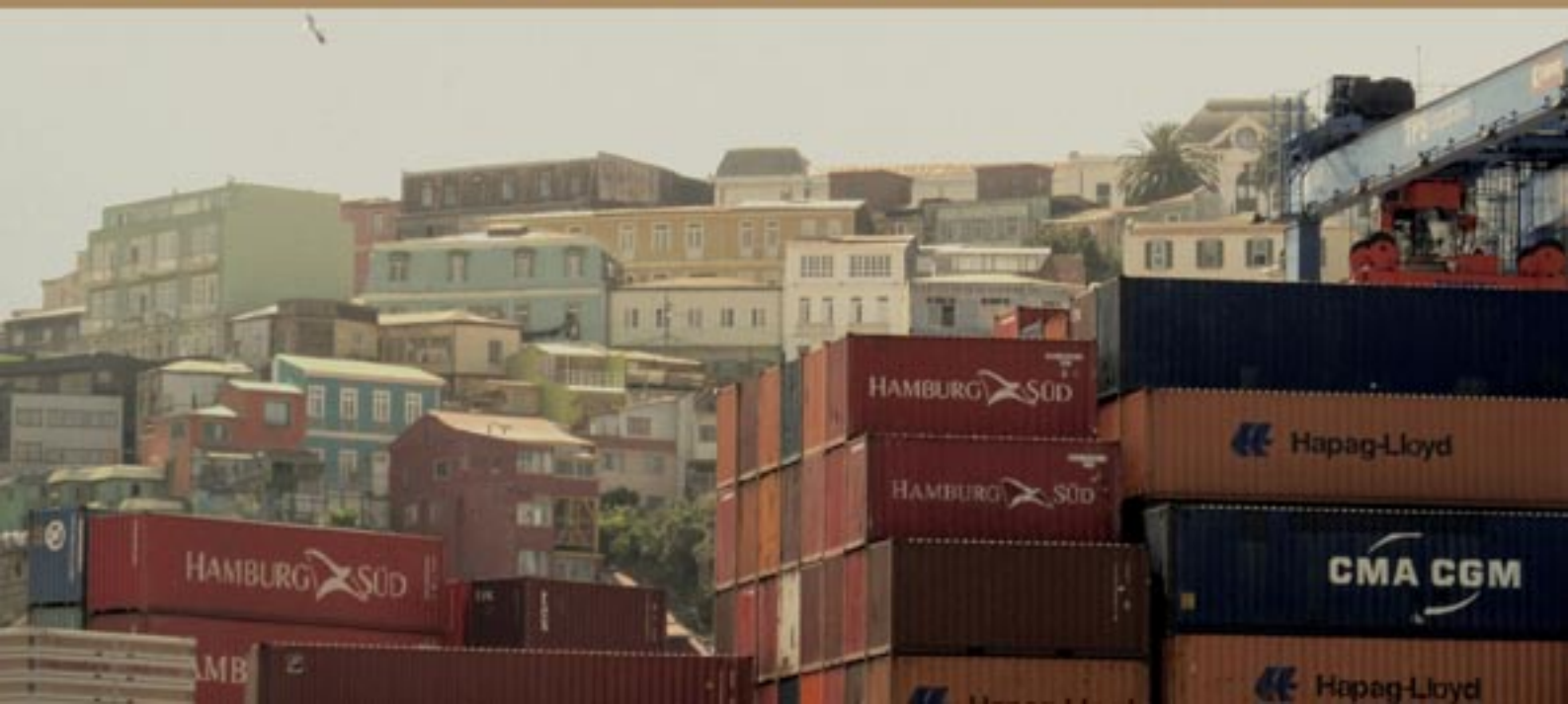




No.2 | ISSN: 0719-3335 | VALPARAÍSO.CHILE | DICIEMBRE - ENERO 2014

REVISTA EL TOPO

Revista de Sociología Cultural y Urbana



Revista Eltopo

NO.2 Diciembre - Enero 2014

Gran Valparaíso. Chile

ISSN: 0719-3335

Mail: contacto@eltopo.cl

Web: www.eltopo.cl

Dirección:

Felipe Espinosa

Gino Bailey

Consejo Editorial:

Felipe Espinosa

Gino Bailey

Félix González

Rolando Tiemann

Consejo Asesores:

Juan Cristóbal Moreno

Camilo Arriagada Luco

Beatrice Collignon

Traducción:

María Bianchini | maria.bianchini4@gmail.com

Dirección Diseño Gráfico y Fotografías:

Stephany Bailey | tefanybaileybergamin@gmail.com



REVISTAELTOPO

Revista de Sociología Cultural y Urbana

INDICE

14-39

Juan Cristóbal Moreno Crossley

Del estándar a la experiencia urbana. Acercamientos metodológicos para evaluar capacidades y realizaciones sociales en espacios públicos.

40-59

Fabrizio Perrotta

Desarrollo local y políticas territoriales de la Unión Europea

60-75

María Teresa Herrera Urrutia

La Vega Central: Del Lugar al No Lugar

76-99

Irene Marotta

Reconstruir la ciudad sobre la ciudad. El Projeet Euroméditerranée en Marsella

100-104

Eloísa Maldonado

Reseña Bibliográfica: Bastías, C. (et. al). 2011, Mujeres de la Vega. Género, memoria y trabajo en la Vega Central de Santiago. Chile Santiago, Salesianos Impresores S.A.



RECONSTRUIR LA CIUDAD SOBRE LA CIUDAD. EL PROJET EUROMÉDITERRANÉE EN MARSELLA

Irene Marotta¹

Traducción: Gaia Ialisa Marotta

Resumen

A finales del siglo XX, la ciudad de Marsella sufrió una fuerte crisis sobre la actividad portuaria que hasta entonces representaba el movimiento económico de la ciudad. Pese a esto, el puerto consiguió reaccionar adelantando nuevas estrategias económicas y urbanas, siendo el proyecto de recualificación urbana: Euroméditerranée, impulsado por el Etablissement Public d'Aménagement Méditerranée un caso ejemplar. Euroméditerranée (1995-2015) regenera el waterfront sobre el patrimonio industrial abandonado y el casco antiguo del puerto. Gracias a esto, Marsella fue posteriormente designada como Capital Europea de la Cultura 2013. Euroméditerranée II (2008-2030) intenta insertar la variable de sostenibilidad a la regeneración del waterfront, que permitirá potenciar los barrios septentrionales y el antiguo barrio portuario de la ciudad. Euromed II tiene el objetivo de realizar una nueva eco-ciudad dentro de la ciudad. Los objetivos de estas nuevas estrategias urbanas son: el progreso económico y social, la valorización del patrimonio urbano a través de los principios de la sostenibilidad ambiental y del desarrollo del turismo cultural.

Palabras Claves:

regeneración urbana, arquitectura, patrimonio, waterfront, sostenibilidad

Abstract

At the end of XX century, the city of Marseille suffered a severe crisis caused by decline of industrial and port activities, on which was based city's economy. Despite crisis, Marseille has reacted creating new economic and urban strategies. In particular, the article analyses two phases of Euroméditerranée redevelopment project, which has been promoted by the Etablissement Public d'Aménagement Méditerranée. The aim of this ambitious project is to set Marseille again in the core of its region and the whole Mediterranean area. Euroméditerranée I project (1995-2015) deal with the requalification of waterfront and abandoned industrial heritage and the enhancement of historic city centre. Moreover, due to this impressive work of urban transformation, Marseille has been chosen to be European Capital of Culture in 2013. Euroméditerranée II (2008-2030) is a project of socio-economic and sustainable urban renewal that will increase the attraction of northern city districts and former port area. Euromed II aim to realizes a new eco-city inside the city. The objectives of these new urban strategies are: economic and social progress, enhancement of urban heritage through environmental sustainability principles and development of cultural tourism.

(1) | Irene Marotta

Architect and PhD Student, Department of Architecture, University of Palermo, Italy.

E-mail: irenemarotta@gmail.com

Keywords:

urban renewal, heritage, waterfront, architecture, environmental sustainability.

Marsella y su puerto: una historia de profundas mutaciones económicas, urbanas y sociales.

Primer puerto del Mediterráneo y segundo municipio de Francia, Marsella es una ciudad portuaria desde hace siglos. Ciudad marítima ante todo, la cité phocéenne da la espalda al continente, aislada por sus cadenas montañosas.

Desde su fundación hecha por los griegos en 600 a.C., la ciudad se benefició por su posición privilegiada entre el norte de Europa, los países del Mediterráneo y de África, concentrando sus principales actividades económicas en la explotación del tráfico marítimo. El desarrollo económico de esta ciudad siempre ha estado conectado con los intercambios comerciales internacionales, en el siglo XV, Marsella ocupó un importante papel en el Mediterráneo, llegando a ser el puerto comercial más importante de Francia.

En el siglo XIX, gracias a la ocupación de Argelia, Marsella, llamada la porte de l'Orient, se ubicó como uno de los puertos más importantes del mundo, junto a Londres, Liverpool y Génova, desarrollando la producción industrial, yendo en detrimento de las tradicionales actividades mercantiles. Por causa de la siempre mayor afluencia de embarcaciones, los muelles y los bodegas se sobrecargaron y el Vieux-Port resultó inadecuado. Entonces fueron realizadas nuevas áreas portuarias en el norte de la ciudad, cerca del ansa de Arenc, entre las cuales podemos mencionar el dique artificial de la Joliette (1844). Además, la ciudad fue objeto de importantes intervenciones urbanas, expandiéndose hacia el norte y oeste del barrio antiguo.

Durante el siglo XX el área portuaria siguió creciendo, especializándose en la producción y comercialización de hidrocarburos (Bertrand, 2012, p.223). Sin embargo, en el curso de este siglo empezó un período de lento decaimiento causado por daños económicos y urbanos traídos por la segunda guerra mundial, la independencia de las colonias, el aumento de la concurrencia internacional y por el largo proceso de dislocación de las actividades portuarias e industriales en los territorios limítrofes de la ciudad. La condición orográfica de Marsella impidió su desarrollo urbano e industrial; durante la mitad del siglo XX se generó el problema de la falta de suelo libre para la construcción de servicios e infraestructuras, fueron entonces elegidas nuevas áreas. La expansión de la ciudad advino a gran escala territorial, la extensión prosiguió hacia el oeste en el Rodano, con los objetivos de conectar Marsella con el continente y de contrastar los puertos del norte de Europa.

El vasto lugar de Etang de Berre, a 40 km de Marsella, recibió las instalaciones industriales y portuarias que no encontraban sitio en la ciudad. El municipio de Marignane alojó el aeropuerto. En los años sesenta se construyó un gran puerto industrial en el golfo de Fos (1961-1968), a 50 km de Marsella con el triple objetivo de acrecentar las actividades portuarias conectadas con el petróleo; alojar las grandes áreas industriales; y de reequilibrar el desarrollo urbano, económico y demográfico de la región marsellesa. Estos nuevos polos industriales y terciarios redujeron de manera significativa el primado territorial de Marsella, por esta razón empezó un fuerte desequilibrio entre la expansión de los municipios periféricos y el decline de la ciudad.

Desde los años setenta el puerto presentó una significativa pérdida de las actividades, que causó un lento degrado de los barrios alrededor de éste. Entre 1975 y 1990, Marsella perdió más de 100.000 habitantes y 58.000 empleos, triplicando su tasa de desocupación, desde 7,1% hacia 23,3% (Bertrand, 2012, p.220). Esta fue la consecuencia, no solo del declive de las industrias coloniales tradicionales y de la crisis global del sector portual, sino también de las intervenciones de dislocación de las actividades y de los servicios, que quitaron a la ciudad su atractivo industrial sin encontrar otra alternativa creíble. A finales del siglo XX, el Port autonome de Marseille (PAM), rebautizado en 2007 Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), compensó a duras penas la pérdida continua de partes del mercado a daño de los otros puertos del norte de Europa y del Mediterráneo².

Desde los años noventa, no obstante la crisis económica, Marsella consiguió reaccionar llevando adelante nuevas estrategias económicas y urbanas. Los entes locales y el Estado francés entendieron que era necesario promover la ciudad a través del desarrollo del sector terciario presente en las actividades portuarias y de las industrias al interior de la provincia marsellesa. Por otra parte, fue necesario llevar a cabo un proyecto de regeneración urbana que se dirigiese hacia el desarrollo económico, urbano y social de la ciudad. Por esta razón nació el proyecto de Euroméditerranée (1995), que preveía la recuperación de una parte de la vieja área portuaria en el norte de la ciudad, con sus barrios degradados y el área de la estación ferroviaria con las zonas limítrofes.

(2) | En los años sesenta fue el segundo puerto de Europa después de Rotterdam. En el año 2010 el puerto retrocedió al cuarto puesto, después de Amberes, Hamburgo y Ámsterdam. Aunque la actividad portuaria se redujo, el puerto es aún una de las principales fuentes de trabajo de la región. En el año 2006 el GPMM proveyó trabajo a 40.000 personas, de las cuales 9000 trabajadores se emplean directamente en el puerto directos (Bertoncello, Dubois, 2010, pp.32-33).



Figura 1:

Ridiseño della planimetria di Marsiglia con evidenziato il perimetro di Euromed I in rosso e Euromed II in verde.

Fuente: I. Marotta (2013).

Para definir esta intervención, los creadores de Euroméditerranée hablan de un plan de reconstrucción de la ciudad sobre la ciudad (Euroméditerranée, Rapport d'activités, 2012, p.6); se decidió no expandir más el territorio de Marsella sino más bien trabajar en el existente, aspirando a la idea de una ciudad compacta, trabajando sobre el patrimonio urbano que había sido por mucho tiempo olvidado. Como explica el alcalde a cargo en aquellos años Robert-Paul Vigouroux³ :

“Euroméditerranée es una intervención urbana que tiene el objetivo de contribuir a crear un nuevo barrio en el centro y entonces de cambiar la imagen de la ciudad, frecuentemente percibida únicamente a través de este sitio”

(Becquart, 1994, p.3).

En concomitancia con la realización del proyecto Euroméditerranée, se inició un proceso de tercerización que hizo disminuir las tasas de desocupación y por consiguiente un aumento de la población⁴.

(3) | Robert-Paul Vigouroux, alcalde de la ciudad de Marsella desde el 1986 hasta el 1995

(4) | Desde el 1999 hasta el 2006, la ciudad creció desde el punto de vista demográfico, del 0,71% anual, llegando a los 40.610 habitantes. Además, conquistó el cuarto puesto entre las más importantes ciudades francesas, aumentando la ocupación del 31%.

El presente de Marsella: Una metrópolis compleja

En la actualidad Marsella es una ciudad multiforme, que tiene 851.420 habitantes y se extiende por 24.000 hectáreas, más del doble de la superficie de París (10.540 ha), englobando múltiples realidades aisladas que difícilmente se comunican entre ellas. La cité phocéenne, con sus 111 barrios divididos en 16 arrondissements, presenta áreas urbanas que tiene fuertes especificidades. El casco antiguo es muy reducido respecto a toda el área urbana, presentando una superficie de 6 km² en el interior, entre los que podemos mencionar: el Vieux-Port, la place de la Joliette y la Gare Saint-Charles.

Producto del desarrollo industrial y el creciente flujo migratorio, desde el siglo XX la ciudad se amplió de manera continua ocupando casi la totalidad de su territorio. Desde los años cincuenta, Marsella se expandió sin la ayuda de un plan urbanístico coherente que previera el crecimiento en el futuro. Por causa del imponente fenómeno de la inmigración, fueron realizados los grands ensembles, grandes complejos residenciales que ocuparon los barrios periféricos⁵.

Como en numerosas otras ciudades industriales y portuarias, Marsella fue dividida en dos diferentes partes, la ciudad sur, en la que están las actividades terciarias, administrativas, los servicios de grande importancia metropolitana y las residencias de la clase burguesa, y la ciudad del norte, en la que habitaban las clases más pobres y muchos extracomunitarios. A la división urbana corresponde entonces una división social. Como explican los sociólogos André Donzel y Thomas Bresson: entre las grandes ciudades francesas y europeas, [Marsella] es hoy una de aquellas en la que la disparidad social se manifiesta más claramente, en términos de renta como de empleo, o de inserción residencial (Bresson, Donzel, 2007, p.93).

Por lo que afecta la salvaguardia y la valorización del patrimonio urbano, desde el posguerra Marsella olvidó su propio pasado, y de paso, olvidó también muchas sus potencialidades.

Durante la mitad del siglo XX, el barrio antiguo fue objeto de muchas intervenciones agresivas, entre las cuales podemos mencionar la construcción del viaducto de la autopista A7, que entraba en el casco antiguo y la realización de arquitecturas que poco se integraban con las antiguas y que recientemente han sido consideradas y modificadas, como por ejemplo el centro comercial Centre-Bourse (1977), que ahora es objeto de un proyecto de renovación.

(5) | Entre el 1950 y 1974, la incesante crecida demográfica hizo necesaria la realización de 172.000 edificios, de los cuales 50.000 (habitation à loyer modéré) fueron residencias de alquiler y/o arriendo. (Bertrand, 2012, p.220).

La cité phocéenne desatendió lo que en los años ochenta se había prefigurado en Europa, es decir el saneamiento y el fortalecimiento de los núcleos antiguos respecto de las aglomeraciones esparcidas. Después de haber sido bombardeados y abandonados, la mayor parte de los cascos antiguos europeos fueron objeto de intervenciones de recualificación que tenían como propósito restituir una imagen positiva de lo que había estado antes ahí, colocándolas evidentemente más atractivas para los turistas y para el mercado inmobiliario. Marsella – por el contrario – dirigió en este periodo su intervención hacia la construcción de nuevas banlieus suburbanas, dejando su patrimonio urbano en total abandono (Urbain, 2012, pp.82-85).

En este periodo, las antiguas áreas portuarias y los barrios traseros fueron abandonados por los municipios. La arquitectura industrial de la ciudad, que testimonia la historia productiva y que constituye el patrimonio cultural inmaterial de la ciudad, se encontraban en un fuerte estado de ruina. La parte norte del waterfront, de propiedad del GPMM, era un espacio inaccesible a los ciudadanos, que podían ver el mar únicamente pasando con el propio coche en el viaducto de la autopista, que estaba justo a un costado de la zona portuaria y que constituía una ulterior barrera para el acceso al litoral.

Breve historia del Projet Euroméditerranée

La Chambre de Commerce et Industrie (CCI) fue la primera entidad que mostró claras intenciones capaces de regenerar la ciudad. En 1987 la CCI propuso la creación de un barrio de los negocios en la antigua área portuaria de la Joliette, que habría podido ayudar a Marsella a potenciarse como capital económica del sur de Francia. En 1989, el alcalde Robert Vigouroux constituyó la Mission à l'aménagement urbain⁶, un comité de expertos encargados de evaluar una posible intervención en la parte norte de la ciudad. La Mission retomaba la idea de la CCI de realizar un centro direccional parecido a la Défense de París, que potenciase el desarrollo del sector terciario poco presente en la ciudad; el proyecto fue nombrado Marsella Métropole Euroméditerranée (1991). Además, fue subrayada la necesidad de entender los efectos conectados a la realización de la alta velocidad ferroviaria TGV Paris-Marseille y a la creación de una nueva estación marítima. El trabajo de este comité subrayó la importancia de regenerar los barrios ubicados en el norte y de favorecer la comunicación con el centro de la ciudad.

(6) | La Mission à l'aménagement urbain (Misión de Planificación Urbana) era una estructura conectada al Secrétariat général de la ville, órgano administrativo del Municipio y a la Agence d'urbanisme de Marseille (Agam), la Oficina Urbanística de Marsella.

Sin embargo el trabajo de la Mission no tuvo ningún efecto concreto. La primera etapa para la recualificación de las antiguas áreas portuarias se realizó por privados. En 1990, la sociedad de promoción inmobiliaria Sari, compró Les Docks, los viejos depósitos industriales del barrio de la Joliette⁷. La sociedad decidió convertir el gran edificio en espacios destinados para la actividad del sector terciario, tomando como referencia de ello las intervenciones de valorización y reconversión llevados a cabo en algunas ciudades portuarias europeas, como Liverpool y Amberes para la época.

El proyecto de recualificación realizado por el arquitecto Eric Castaldi, se centró sobre la valorización de las cualidades arquitectónicas y técnicas de la estructura portuaria, manteniendo la identidad del lugar y su considerable memoria histórica vinculada con el periodo industrial del puerto. Este edificio, de hecho, representa uno entre los símbolos más importantes del patrimonio industrial de la ciudad. La operación fue un gran suceso desde el punto de vista arquitectónico y económico, representando la prueba concreta que la rentabilidad económica y la valorización del patrimonio material e inmaterial no son incompatibles. No solamente se activó la comercialización del lugar, demostró también que el sector terciario podía ser un polo central para el desarrollo del puerto.

Aún cuando estas aseveraciones fueran atractivas, pareciera ser que el municipio no actuó muy rápidamente sobre las políticas urbanas prefijadas. Las causantes principales de tal inmovilidad son la grave situación económica de las cajas municipales y los desacuerdos políticos que bloquearon todas las iniciativas en ese entonces⁸. No obstante las dificultades financieras, la voluntad política de llevar adelante una estrategia de regeneración urbana no se acabó ahí (Bertoncello; Dubois, 2010, pp.62-65). Desde el año 1992, el proyecto en el barrio de la Joliette se hizo cada vez más concreto gracias a la llegada a la ciudad de la ferrovía de alta velocidad TGV, por la cual se prevé un flujo de 14 millones de pasajeros cada año. Frente a este panorama La estación Gare Saint Charles, entra a jugar un rol fundamental de regeneración ya que vincula la conectividad con el desarrollo económico y cultural. Esta recualificación o regeneración, tuvo que inscribirse en un programa más ambicioso que comprendió los barrios de alrededor, fundamentalmente los pertenecientes al ya mencionado Joliette y al casco antiguo.

Durante este período, el alcalde Vigouroux, encargó al ingeniero Alain Villaret,

(7) | Estos viejos depósitos industriales, de propiedad de la Compagnie des docks (1858/1864), están compuestos por 4 galpones articulados alrededor de unos pasillos internos y por el Hotel de Direction. Este imponente edificio industrial, 365 m de largo, es un símbolo de la edad de oro del comercio marítimo marsillense. (www.les-docks.fr).

(8) | La situación financiera era tan difícil que el Municipio tuvo que endeudarse para realizar las obras públicas necesarias. En 1991 Marsella era la ciudad con la deuda más grande de Francia con su 11 millardos de francos de deuda.

dell'Agence d'urbanisme de Marseille (Agam)⁹, y a Jean Frébault, de la Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme (DAU)¹⁰, elaborar un proyecto de regeneración y de planificación con estas nuevas exigencias. Los ingenieros realizaron un dossier, en el que propusieron la creación de una estructura pública que tenía como objetivo la realización de una vasta intervención urbana. El 22 junio de 1992, la Región, el Departamento, el conjunto de Municipios, la Cámara de comercio, el Puerto y la SNCF¹¹ - entre los actores participantes - firmaron el protocolo de acuerdo, pidiendo al Estado de sostener un gran proyecto de regeneración urbana en la zona norte de la ciudad.

En julio de 1992, el ingeniero Alain Masson fue encargado de formular un estudio factibilidad de la intervención urbana sobre los sitios de Saint Charles y de la Joliette. También Masson sostuvo la importancia de la realización de un "union sacrée" entre el Estado y los entes locales (Dubois J., Olive M., 2004, p.105). Los resultados de la Mission Masson fueron contestados proponiéndose además otras hipótesis de intervención. No obstante estos problemas, en abril de 1994 el ministro de finanzas de la época acordó un presupuesto de 850 millones de francos para un período de cinco años. En el mismo año, gracias a las conclusiones del informe de Masson, fue constituida en 1995 por obra del Estado y de los entes locales públicos, una estructura pública (EPA)¹², decretada Operación de Interés Nacional, que gestionaría el Euroméditerranée.

El Projet Euroméditerranée nació de la unión entre el Estado y las administraciones locales, bajo el efecto de una difusa sensación de miedo por el futuro y destino de Marsella. Se puede afirmar entonces que el l'Établissement Public D'aménagement Euroméditerranée (EPAEM) es la consecuencia de la grave situación económica y social que afectaba la ciudad: el producto de una situación emergente. La municipalidad, conociendo sus propios límites y la debilidad de sus recursos, vio garantizada a través del EPAEM, la presencia del Estado y sobre todo la ayuda financiera para esta compleja operación. El EPAEM a través de su poder institucional, pudo dirigir de manera más eficaz las delicadas relaciones con el GPMM y tenía la autoridad para negociar con los privados y las instituciones. En fin, este organismo estatal, tuvo la capacidad de convencer más fácilmente los grandes propietarios hipotecarios de la necesidad política de transformar la ciudad. El Estado consideraba la entidad EPAEM como un medio para dirigir las diversas acciones, a veces discordantes, de los poderes locales.

(9) | L'Agence d'urbanisme de Marseille (Agam) es la Oficina Urbanística de Marsella, y tiene una función de coordinación panificada de la políticas de desarrollo urbano. (<http://www.agam.org/fr/agence/decouvrir-lagam.html>)

(10) | La Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme (DAU) es la dirección de la administración central encargada de la planificación urbanística por parte del Ministère de l'Équipement.

(11) | Société Nationale des Chemins de fer Français, son las ferrovías del Estado francés.

(12) | Un Établissement Public D'aménagement (EPA) es una institución pública que consiste en una estructura operativa bajo la autoridad francesa; tiene el papel de realizar operaciones de planificación y recualificación urbana bajo guía de una administración pública. Las EPA son organismos dotados de personalidad jurídica. Los Établissement pueden ser elegidos para ejecutar unas Opération d'Intérêt National. Estas intervenciones están realizadas para la planificación de un barrio, como en el caso de la Défense o de la Villette de París, de un territorio o de una región. En el caso de Marsella, es la primera vez que se utiliza esta estrategia para regenerar una parte de la ciudad ya existente; normalmente el EPA ha actuado para realizar nuevos barrios o nuevos conglomerados territoriales.

El patrimonio y la ciudad sostenible: Projet Euroméditerranée I

La zona que pertenece al Projet Euroméditerranée está en el centro de la ciudad, en un territorio extremadamente heterogéneo en la que convergen: antiguos edificios industriales más o menos abandonados; barrios residenciales en el que hay edificios haussmanianos y arquitecturas poco llamativas; grandes redes de infraestructura, monumentos y vacíos urbanos. El ambicioso proyecto urbano está compuesto por un perímetro de 310 hectáreas, establecido desde 1995 (Euromed I) y en dirección norte cerca de 170 hectáreas establecida en el año 2007 (Euromed II).

El proyecto Euroméditerranée I ha recibido un financiamiento de 3,5 millones de euro¹³. Esta primera etapa del proyecto ha necesitado la ideación de cinco operaciones distintas: el nuevo barrio de los negocios, la Joliette; la Cité de la Méditerranée con el barrio del dell'Arenc; la zona de Saint-Charles; la recualificación de la rue de la République y la Belle de Mai.

El barrio Cité de la Méditerranée (1995-2015) es un interesante ejemplo de recualificación del patrimonio urbano. El proyecto, realizado por unos proyectistas dirigidos por el arquitecto Yves Lyon, ha permitido la reapropiación de una parte del litoral a norte del Vieux-Port, que era inédito para la ciudad¹⁴. Esta intervención ha implicado la realización de un grande espacio público, el esplanade du J4, en lugar del antiguo muelle J4, permitiendo a los ciudadanos restablecer un contacto directo con el mar. En el esplanade du J4, están los monumentos símbolos de la transformación de la ciudad: el MuCEM, el Fort Saint-Jean y la Villa Méditerranée (2005-2013), que han estado objeto de dos concursos de proyección internacionales.

(13) | Los objetivos previstos por Euromed II, para 2015, son: la realización de 4.000 edificios residenciales, 500.000 m² de oficinas, 200.000 m² de servicios públicos, 20 hectáreas de espacios públicos, 20.000 nuevos empleos y 10.000 nuevos habitantes.

(14) | Esta zona, de propiedad del Grand Port Maritime de Marseille, era inaccesible caracterizada por viejos almacenes industriales abandonados.

El MuCEM (Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée), proyectado por el arquitecto francés Rudy Ricciotti, tiene la ambición de enseñar el patrimonio cultural mediterráneo¹⁵. Este museo es la primera gran infraestructura cultural realizada por el Estado francés fuera de París. El edificio es un cubo alto 19 metros, revestido por paneles perforados en cemento. El museo está dividido en dos partes por una falla en la que penetra una pasarela metálica que lo conecta a las salas expositivas del Fort Saint-Jean. Este imponente

edificio militar del siglo XII, que por mucho tiempo fue abandonado y olvidado por la ciudad, hoy expone una parte de la colección del MuCEM. El Fort (fuerte) fue recuperado y colgado a través de otra pasarela al barrio Panier, asegurando la conexión directa entre el casco antiguo y las nuevas infraestructuras culturales. Además, las terrazas y los espacios abiertos que pertenecen a la cobertura del Fort Saint-Jean, han sido recuperados y abiertos al público gratuitamente, volviendo a ser nuevos espacios públicos para los ciudadanos.



Figura 2:
L'esplanade du J4 con la Villa Méditerranée e il MuCEM.
Fuente: I. Marotta (2013).



Figura 3:
Il MuCEM.
Fuente: I. Marotta (2013)

(15) | El MuCEM tiene colecciones que pertenecen a las culturas mediterráneas del museo de las Artes y la Tradiciones populares creado en 1937 en París. Es la primera vez que un museo pertenece únicamente a las culturas del Mediterráneo como lugar de intercambios y de compartición, intentando crear una historia común entre las diferentes civilizaciones mediterráneas.

La Villa Méditerranée, es el otro edificio símbolo del nuevo waterfront cultural marsellés. Financiado por la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur y proyectado por el arquitecto italiano Stefano Boeri, la Villa es un centro internacional que tiene la finalidad de favorecer las reflexiones sobre el dialogo y los intercambios en el Mediterráneo. Este edificio tiene la forma de una C, con la parte superior con una saliente (40 metros) y la parte inferior inmersa en un embalse artificial realizado entre los dos edificios culturales. Ahora estas dos arquitecturas forman parte del patrimonio ciudadano, poniéndose como símbolos del evento Marsella Capital Europea de la Cultura 2013.

En la Cité de la Méditerranée, además de los espacios públicos del esplanade du J4, fueron realizadas dos nuevas plazas, la Place de la Joliette y la Place de la Méditerranée, conectadas entre ellas por una nueva calle, el boulevard du littoral, que sustituyó el viaducto de la autopista A55, en el lugar del cual fue construido un túnel¹⁶. El boulevard du littoral fue realizado con la finalidad de reducir el tráfico de los automóviles y de favorecer la circulación de los peatones, ofreciendo anchas aceras arboladas y carriles de bicicletas. En una ciudad en la que no hay muchos espacios públicos, la realización de nuevos lugares públicos fue fundamental para el mejoramiento de la cualidad de la vida de los ciudadanos. En fin la Cathédrale de la Vieille Major, que es uno de los testimonios más importantes del patrimonio arquitectónico de la ciudad, fue valorizada a través de la realización de un nuevo espacio público y de un nuevo acceso que conectará la iglesia con el waterfront.

Por lo que pertenece el tema de la recualificación del patrimonio industrial abandonado, es importante mencionar la recuperación del Silo d'Arenc (1927), antiguo depósito para la conservación de cereales, situado en la zona portal a norte de los Les Docks. En el año 2001, el municipio adquirió el edificio del GPMM para regenerarlo, transformándolo en un teatro de prosa (2011). El proyecto de recualificación del antiguo depósito es de los arquitectos Eric Castaldi y Ronald Carta. En 2004 el Silo fue reconocido "Patrimoine du XXe siècle", por el Ministerio de la Cultura.

Se planificó también la creación de un nuevo barrio, Quays d'Arenc, en el interior del barrio Cité de la Méditerranée; este nuevo barrio será caracterizado por una mixté de las actividades, comprendiendo zonas residenciales, actividades comerciales, oficinas y un aparcamiento subterráneo. El proyecto prevé la construcción de cuatro torres, actualmente en construcción, proyectadas por unos arquitectos franceses: Jean Nouvel, Yves Lion, Jean-Baptiste Pietri y

(16) | El viaducto de autopistas A55, que dividía el waterfront de la ciudad, fue demolido y en su lugar fueron realizados las galerías Major - Dunkerque (2002) y Joliette (2011), que permitieron hacer más fluida saliendo de la ciudad y recalificar los barrios en superficie.

Roland Carta¹⁷. Esta intervención fue financiada por un grupo inmobiliario privado. Cerca del Quays d'Arenc se proyecta la realización del Euromed Center, también financiado por emprendedores privados. Es un gran complejo arquitectónico proyectado por el arquitecto Massimiliano Fuksas, en el que habrá un centro para congresos y exposiciones, un hotel de cuatro estrellas y un cine multisala. A norte de estos edificios está también la torre para las oficinas CMA CGM (2010), proyectada por la archistar Zaha Hadid. En el barrio del Arenc hay también importantes servicios para los ciudadanos, entre los que los Archivos Departamentales (2006), el Gymnase Ruffi (2000) y el hospital Euroméditerranée Paré-Desbief (2013).

Para el nuevo barrio de los servicios: la Joliette, Euromed I se previó la realización de edificios para oficinas hechos por privados. En el barrio está también la nueva sede del Fondo regional de arte contemporánea (FRAC PACA), proyectado por el archistar japonés Kengo Kuma. Además de las oficinas y de los edificios culturales, el barrio abarca residencias y servicios, entre los cuales podemos mencionar: el Collège Jean-Claude Izzo (2005), edificio sostenible que obtuvo la clasificación PHE (Performance High Energy); la Escuela de enseñanza primaria Chevalier Paul (2012) en la que es conservada e integrada la fachada de un antiguo edificio industrial; y el M5 les Docks (2008), un antiguo complejo industrial transformado en edificios residenciales, el cual respeta los principios básicos del desarrollo sostenible.

Al proyecto Euromed I se le adjudica también la regeneración de la rue de la République, un importante eje del siglo XIX, caracterizado por edificios haussmannianos muy interesantes, que conecta el Vieux-Port con el barrio de la Joliette. Por causa de la crisis industrial la calle estaba en condiciones de degradación. El EPAEM previó su saneamiento a través de la proyección de espacios públicos y la recuperación de las fachadas de los edificios en la calle. Este eje perteneció a una Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH)¹⁸, realizada por el Municipio de Marsella, recuperando 482 edificios y más de 5200 apartamentos (2008), de los cuales 400 son viviendas populares. Esta acción de saneamiento no incluyó únicamente las residencias presentes en el eje haussmanniano, sino el área entera de Euroméditerranée I. La rue de la République, junto a todos los barrios del proyecto Euromed I, están conectados por la nueva línea de tranvía Blancarde-Gantes Euromed (2007).

En relación al polo Saint-Charles, además de la nueva estación de trenes Saint-Charles, idónea a contener el TGV, el proyecto Euromed I previó la construcción

(17) | Las cuatro torres fueron clasificadas PHE (Performance High Energy). En el barrio se cerrará el tráfico y en la calle interna estarán las actividades comerciales principales.

(18) | L'OPAH (operación programada de mejoramiento del hábitat) es el principal instrumento normativo con el que cuenta Francia para la recualificación - regeneración - de los centros urbanos, el cual presenta los edificios degradados e insuficientes, así como habitaciones y servicios públicos aptos para un programa de mejoramiento urbano

de un túnel para la autopista A7, liberando la superficie del tráfico de autopistas, la realización de un parque urbano alrededor de la Porte d'Aix y la demolición de los edificios derruidos de la manzana Bernard Dubois para permitir la construcción de nuevas residencias y servicios.

En el barrio Belle de Mai, está el antiguo complejo industrial de la manufactura de tabacos, desde el año 2004 se han instalados distintos polos de desarrollo como el Polo Media, Polo Patrimonio y la Friche de la Belle de Mai. En el primero están los estudios cinematográficos y televisivos, mientras que el segundo contiene el Centro interregional de la conservación y de la restauración del patrimonio de los archivos municipales y de los museos de Marsella. En fin la Friche de la Belle de Mai es el lugar más importante de creación y de experimentación de arte contemporáneo de la ciudad. Dirigido desde el 1992 por una asociación privada, Systeme friche theatre (SFT), desde el 2007 el viejo edificio industrial es objeto de trabajos de regeneración. El proyecto de la Friche, realizado por el estudio ARM, tiene la finalidad de adaptar la arquitectura industrial a nuevos usos, transformándola y al mismo tiempo respetando su identidad. Además de la recuperación de edificios industriales existentes, la intervención previó la realización de un skate park, ateliers para artistas y un jardín de infancia para los niños del barrio, que obtuvo el reconocimiento de construcción sostenible por el polo BDM¹⁹. Fue realizada también una gran sala de exposiciones, la Tour-Panorama, para la exhibición de arte contemporáneo realizado en ocasión de Marseille Provence Capitale Européenne de la Culture 2013. Cerca del viejo complejo industrial fue construido también el Centre de Conservation et de Ressources del MuCEM (2004).

Un nuevo proyecto para el futuro sostenible de Marsella: Euromed II

Después de sucesos ejemplares obtenidos con el proyecto Euroméditerranée, el Etablissement Public d'Aménagement Méditerranée estableció el año 2007 continuar con la intervención urbana a través de una segunda fase. Euromed II, el cual se ocupa de la regeneración en la parte norte del perímetro de Euromed I, a través de la realización de una eco-ciudad.

(19) | Batiments durables méditerranéens (<http://polebdm.eu>).

El objetivo de esta intervención es regenerar la vasta área urbana con acciones concentradas en el desarrollo sostenible. También en este caso, no se pretende extender la ciudad en nuevos terrenos, sino trabajar en el interior de Marsella, en los barrios más pobres con la misma densidad urbana. El sitio y objeto de la intervención (170 hectáreas) tiene más de 3.000 habitantes y está delimitado en el norte por Cap Pinede e Les Arnavaux, en el este por el pueblo de Canet, y en el sur por la torre sede de la CMACGM, realizada por Zaha Hadid. Esta área se sitúa cerca del valle natural del arroyo des Aygalades y se caracteriza por una topografía compleja.

Desde el siglo XIX, esta parte de la ciudad fue objeto de grandes transformaciones urbanas, la cual se presentó entonces como una importante zona industrial. Por causa de la crisis industrial esta área fue abandonada, volviendo a ser uno de los sectores más degradados de la ciudad. En Julio del año 2008, el EPAEM realizó una convocatoria para proyectistas, con el objetivo de encargar un equipo responsable de la proyección y del desarrollo del plan urbano de esta área de la ciudad. Fue elegido el proyecto dirigido por el arquitecto François Leclercq, en el que participaron también el arquitecto Rémy Marciano, el arquitecto Jaques Sbriglio, los paisajistas de la Agence TER y el estudio de ingenieros SETEC.

Para Euromed II la inversión pública fue de 531 millones de euro por parte del Estado y de las administraciones territoriales; esta suma generó casi 3 millones que venían de parte de inversionistas privados. El proyecto se inició el 2012, y tendría que terminar hipotéticamente en el año 2030. Se realizarán 14.000 nuevos apartamentos²⁰, 500.000 m² de oficinas, 176.000 m² de servicios públicos, 176.000 m² de actividades comerciales y 14 hectáreas de jardines. Además se piensa que al interior de esta zona residirán 30.000 habitantes, el cual generará 20.000 nuevos empleos (Euroméditerranée, Dossier de press, 2011, p.2).

El objetivo principal de la intervención es crear un nuevo modelo de ciudad sostenible mediterránea, que pueda diferenciarse de las ciudades sostenibles existente en los países del norte de Europa. Estos últimos presentan una condición climática, económica y social diferentes y por momento más favorable por la cantidad de personas.

El Projet Euromed II tiene el objetivo de valorizar las singularidades del lugar,

(20) | De estas nuevas residencias, 4200 van a ser sociales y 2100 accesibles y con precios controlados. Además de la realización de nuevas residencias, es prevista la recuperación de 1500 residencias existentes.

desde el punto de vista morfológico y geológico. Esta parte de la ciudad olvidó su conexión con el mar, por causa de la barrera creada por el área portuaria, el viaducto que conduce la autopista y por causante lógico de lo que significa tener una ferrovía. La finalidad del proyecto es recrear - justamente- una conexión con el mar, sin eliminar la autopista y aunando el sentido del equilibrio con el GPMM y el SNCF. Se tendrá que remover el viaducto de la autopista, pero quedará como símbolo de la condición metropolitana de la ciudad. Encima de este pasará la corniche, un espacio público en el que se podrá pasear y mirar el paisaje. Por lo que pertenece la relación con las montañas, se valorizará el arroyo subterráneo des Aygalades, recuperando las aguas fluviales. Alrededor de éste se construirá un grande parque metropolitano que permitirá alcanzar la montaña del Massif de l'Etoile. El parque, además de ser el más grande de la ciudad (14 hectáreas) podrá resolver los problemas de inundación de las áreas alrededor del rio, que año a año presentaron un problema inminente de riesgo.

El proyecto se realizará de acuerdo a arquitecturas simples y económicas, sin el uso de nuevas tecnologías, sino utilizando métodos de enfriamiento y calefacción propios de la arquitectura tradicional mediterránea (patios internos, logias, captadores de viento...) Bajo este punto de vista se hace referencia directa a la arquitectura del pasado - culturalmente hablando- utilizando sus propias técnicas como la exposición a la luz solar, la utilización de la ventilación natural, la atención en la sombra, la utilización de protecciones solares y el uso de materiales aislantes. Además, los proyectistas están estudiando la realización de un ciclo ad agua de mar: la producción de aire frío y de calor, disfrutando de la geotermia del mar.

En el interior del perímetro de Euromed II, se construirá un barrio modelo, el quartier témoin Allar, en el que se experimentará los principios de la sostenibilidad conectados con el clima mediterráneo²¹. Además de la construcción de nuevas arquitecturas, los edificios existentes y el patrimonio urbano serán regenerados, sobre todo en los barrios de Les Crottes e Vintimille. Como también ocurrió en Euromed I, se incentivará el saneamiento de edificios privados. Será a su vez desarrollada la red de transporte públicos, a través de la prolongación de las redes existentes del metro y del tranvía, que aún terminan al límite del perímetro de los barrios norte. La visión arquitectónica y urbanista no es meramente decorativa, sino que buscó llegar a la tecnología que se desarrolló en un momento determinado como parte de la cultura mediterránea. En ese sentido se puede hablar de la gestión de un modelo de regeneración urbano que es premeditado según su patrimonio e identidad cultural.

(21) | El barrio témoin Allar, ocupará 2,4 ha y contará de 400 residencias, 20.000 m² de oficinas y de servicios públicos.



Figura 4:

Croquis de quartier témoin Allar.

Fuente: <http://www.euromediterraneeacte2.fr> (2013)

A través de este ambicioso proyecto urbano, el EPAEM quiere reforzar el eje Norte-Sur, ya creado con Euromed I, a través de la recualificación del litoral y del parque fluvial. Euromed II se ocupa también del saneamiento del eje Este-Oeste, creando la posibilidad de extensión en una tercera fase del proyecto. A lo largo del boulevard Capitaine Gèze, llamado por los arquitectos axe d'événements, estarán importantes servicios dirigidos a los ciudadanos, entre los que se destacan: la entrada del parque, el polo multimedia Capitaine Gèze, una mediateca, una piscina, los i Dock des suds, un mercadillo, la corniche, un auditorium, la estación de los autobuses y un estacionamiento.

Respecto al patrimonio industrial, muy presente en esta área, se ha avanzado mucho en comparación a Euromed I. En la primera etapa del proyecto, la mayoría de los edificios industriales privados presentes en el área de intervención, fueron demolidos, para Euromed II, por el contrario, el EPAM ha evitado las posibles demoliciones adquiriendo las estructuras industriales más interesantes e importantes, para recuperarlas e integrarlas en el proyecto. Conservar el patrimonio industrial es importante para preservar una parte de la historia de la ciudad y además, permite a los proyectistas, que trabajan en estos lugares,

confrontarse con tejido urbano construidos con particularidades bien definidas. De este modo no se resuelve la regeneración urbana de acuerdo a la neta preservación y conservación, sino más bien según una planificación estratégica que tiene por objeto el desarrollo económico y cultural respetando la densidad y morfología de la ciudad, así como también su historia e identidad.

Gracias al proyecto Euromed II, Marsella recibió en el año 2009²² el reconocimiento EcoCité por el Estado francés. Esta modelo de eco-ciudad mediterránea es una propuesta aún no muy frecuente en Francia y en el Mediterráneo, no así en los países escandinavos. Como explica claramente el arquitecto Frank Geilling, Director de la sección de arquitectura, urbanística y desarrollo sostenible del EPAEM: «estamos a punto de perseguir una mutación económica, social y cultural aplicada desarrollando un modelo de ciudad sostenible, mediterránea a escala metropolitana. A través de esto testaremos principios que podrán ser utilizados en otras partes, como una alternativa al solo modelo Norte-europeo presente hasta ahora.» (Frank Geilling, entrevista I. Marotta, 16 de Julio 2013).

Objetivos y puntos críticos del proyecto: ideas para una conclusión.

Los objetivos estratégicos que condujeron a la creación del proyecto Euromediterráneo reconocen la participación de la política internacional de la Francia y de la Unión Europea, según las indicaciones del “proyecto Barcelona”²³, con la finalidad de poner a Marsella como capital del Mediterráneo; en segundo lugar, consolidar el desarrollo económico de la ciudad y su área metropolitana; en fin, la construcción de una imagen positiva de la cité phocéenne, en lugar de la vieja imagen existente de la metrópoli industrial, caótica y contaminada, a través de la regeneración urbana de los barrios degradados del Norte.

Se está alcanzado el primer objetivo, la Joliette se vislumbra como el barrio más relevante e incidente de negocios de Europa del Sur. Desde el año 1995, los intercambios entre las dos riberas del Mediterráneo se han consolidado gracias al traslado en Marsella de más de veinte organizaciones internacionales que provenían de otros puntos de Europa. En el futuro, Euromediterráneo pretende ser un punto de referencia de Europa Sur-oriental, para las organizaciones

(22) | El Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie otorgó el soporte y la realización de eco-ciudades en todos los territorios que tuviesen programas de desarrollo significativos. El 4 de noviembre del año 2009, se estableció una lista de las 13 eco-ciudades francesas.

(23) | La Declaración de Barcelona del 28 de noviembre de 1995, incentivó las políticas económicas, sociales y culturales para la cooperación multilateral entre la Unión Europea y los doce países del Sur del Mediterráneo.

internacionales, las instituciones y empresas que aspiran a extender sus operaciones económicas en esta parte del continente. (Euroméditerranée, www.euromediterranee.fr, octubre 2013)

La política del Etablissement se conduce bajo la idea de la ciudad neoliberal, en la que la participación de los emprendedores e inversionistas sea el principal motor de regeneración. Se calcula que en la primera etapa de Euromed, cada euro de dinero público generó 2,5 euros de inversiones privadas. El objetivo fue el desarrollo del sector terciario, que en la ciudad era muy débil. Esta política económica ha creado desde el año 2012, 19.000 nuevos empleos. Entonces la reactivación económica de la ciudad advino de manera exitosa, no obstante el difícil período de crisis económica internacional.

Desde el punto de vista de los objetivos sociales, el proyecto no ha conseguido obtener el mismo éxito y prosegimiento. Sobre todo durante Euroméditerranée I, los habitantes de los barrios implicados no fueron bien informados de las intervenciones previstas por el proyecto y muchos vieron sus vidas transformadas por las radicales mutaciones urbanas sin entender las razones ni sucesos que estaban implicados. Por otra parte, si la realización de las nuevas construcciones y nueva arquitectura fue rápida y bien organizada, los trabajos de rehabilitación de los edificios privados generaron muchos problemas y necesitaron de mucho más tiempo para su realización, por culpa de la falta de información hacia los habitantes y de una mutua implicancia en las decisiones que se estaban tomando.

En fin, en estos barrios, el fenómeno de la gentrificación es ahora un proceso irreversible, que se podrá detener únicamente gracias a políticas locales de inclusión de los grupos más débiles presentes en el barrio, evitando la exclusión y la marginación, a través de las ayudas en la búsqueda de trabajo y la incentivación de un sistema educativo y cultural para todos.

Además de los problemas con los habitantes, el EPAEM aún tiene que afrontar las tensiones causadas por la relación conflictual con el Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), que ocupa una vasta área del waterfront marsellés, sobreponiéndose en parte con el perímetro urbano. Después de las intervenciones planificadas por el Etablissement, que tenían como objetivo la crecida del sector terciario en lugar de las actividades industriales, las autoridades portuarias mostraron resistencia, afirmando que sería imposible alejar las activi-

dades portuarias de la ciudad. El GPMM estorbó para la realización del Proyecto Euromediterráneo, en las dos fases, concediendo al EPAEM solo algunas zonas del perímetro de la zona portuaria, dejando inaccesible la mayor parte del waterfront. Igualmente, Euromediterráneo, en su voluntad de reconquistar las zonas traseras del puerto de Marsella, vinculó definitivamente la posibilidad de expansión por parte del GPMM, adquiriendo nuevos terrenos para modernizar sus servicios.

En fin, no obstante las diferentes estrategias de desarrollo adelantadas por el GPMM y el EPAEM, es importante decir que gracias al proyecto de las Terrasses du Port y a la recuperación del Silo y del J1 se encontró posteriormente un acuerdo entre las voluntades de acoger de mejor modo a los cruceros, deseo explícito de las autoridades portuarias, y por otra parte, la valorización del waterfront, programada por Euromediterráneo²⁴. Aunque el desenlace se disputó en la manera en que se compartía el territorio portuario, ambas instituciones públicas siguen existiendo hasta la fecha.

Por lo que respecta al objetivo del EPAEM, de crear una nueva imagen de la ciudad y de incrementar el turismo cultural que antes era casi ausente, los resultados previstos se lograron aunque a través de estrategias poco innovadoras. Euromediterráneo I, retomó con veinte años de retraso, intervenciones ya realizadas por ciudades portuarias europeas en el mundo (Barcelona, Lisboa, Bilbao, Génova), que enlazaron ambiciosos proyectos de regeneración urbana, regenerando las antiguas zonas portuarias e industriales abandonadas. La primera etapa del proyecto Euromediterráneo focalizó las intervenciones de un modo – por decir menos- estandarizado. La idea de realizar desde el frente de mar (waterfront) un skyline caracterizado por algunas torres, no es seguramente algo preexistente en la arquitectura e historia de la ciudad, pero retoma modelos extranjeros que nos hacen recordar las ciudades de los Estados Unidos. Esta voluntad de referirse a intervenciones ya realizadas en el pasado, está presente también en la idea de realizar infraestructuras culturales en frente al mar como el MuCEM y la Villa Méditerranée, arquitecturas realizadas por arquitectos de fama internacional, que han sido colocados como nuevos símbolos de la transformación urbana. La creación de estos edificios culturales inspirados en experiencias ya consolidadas, demostraron cómo un museo puede llegar a ser un movilizador de la transformación de la ciudad, como demuestra el ejemplo del Guggenheim de Bilbao.

Marsella, como muchas otras ciudades europeas, entendió la importancia de

(24) | Lea Terrasses du Port (2014) son un centro comercial dentro de la zona portual. El J1 es un viejo hangar hoy transformado en un espacio expositivo para exposiciones temporáneas. Los dos edificios son del GPMM.

la valorización de la cultura como instrumento del crecimiento y de la economía. Como explica claramente el geógrafo Boris Grésillon: «Desde hace unos años, parece que cultura y creatividad se encuentran puestas como palabras clave de las políticas urbanas. Las ciudades mediterráneas compiten positivamente a través de proyectos culturales y de eventos artísticos internacionales, con el claro objetivo de atraer, no solo los turistas, sino también las miradas, al fin de tener nuevas atracciones » (Grésillon, 2010, p.3).

De acuerdo al incremento del turismo cultural, el proyecto Euromediterranée fue fundamental para la renovación de la ciudad, que hoy tiene el mayor número de trabajadores del mundo del espectáculo después de París. Las estrategias que conectaron la cultura en Euromed I contribuyeron a la victoria de Marsella como Capital Europea de la Cultura en 2013. Los sitios en los que estuvieron los eventos de Marseille Provence 2013, se sitúan por la mayoría dentro del perímetro de la Cité de la Méditerranée, en la que está el waterfront culturel más repleto de Europa. Al mismo tiempo, en el año 2007, gracias a la elección de Marsella como Capital Europea de la cultura, los trabajos de finalización de los edificios símbolos del proyecto Euromed I (Mucem, Villa Mediterranée, Frac PACA) se aceleraron para llegar terminados a la fecha de dicho evento.

Además del turismo cultural, uno de los temas más innovadores de Euromediterranée es el interés para el patrimonio material e inmaterial de la ciudad. Este proyecto, en las dos etapas, intentó valorizar el patrimonio urbano, o sea el tejido existente, a través de la utilización de principios de desarrollo sostenible. Regenerar el tejido urbano según las reglas de la sostenibilidad ambiental, significa rechazar la tabula rasa para favorecer la integración de la ville sur la ville (Euroméditerranée, Rapport d'activités, 2012, p.6), a través de la idea de la superposición y de la reconstrucción permanente.

Crear un proyecto sostenible no significa únicamente utilizar energías renovables o realizar arquitecturas sostenibles, sino, también trabajar en el desarrollo de espacios públicos, en la mejora de la calidad de la vida, en los transportes públicos, en la mixté social y en la mixté de actividades; y además, valorizar el patrimonio urbano, inmaterial y natural de la ciudad.

Marsella no tiene, como Génova o Barcelona, un patrimonio arquitectónico y urbano particular, que pueda legitimar un desarrollo del sector turístico. El trabajo debiera estar orientado hacia el patrimonio inmaterial, destacando la identidad cultural mediterránea, cosmopolita y popular. Uno de los méritos del proyecto

es la salvaguardia de la imagen industrial y portuaria de la ciudad, a través de la valorización del patrimonio urbano y la conservación de las actividades que caracterizan estos lugares. Entonces, ¿el patrimonio puede situarse como movilizador de la transformación urbana?

En el caso del *Projet Euroméditerranée*, la respuesta es positiva. La regeneración del complejo de Les Docks (1990), fue la primera intervención en el patrimonio industrial de la Joliette, incentivando las futuras acciones realizadas por *Euroméditerranée*. Esta atención en el patrimonio material e inmaterial es verificable sobre todo en el barrio Cité de la Méditerranée a través de la reconquista del frente a mar; la realización de nuevos espacios públicos, como la plaza del J4 y el boulevard du litoral; la transformación de las grandes redes infraestructurales; la regeneración de ciertos edificios patrimoniales con valor arquitectónico, industrial e inmaterial, entre los que destaca la recuperación de la Cathédrale de la Vieille Major y el Fort Saint-Jean; en fin, la creación de un nuevo centro cultural gracias a la realización del MuCEM y de la Villa Méditerranée.

La atención puesta en el patrimonio urbano y el uso de estrategias de desarrollo sostenible, fueron aún más presentes en la segunda etapa del proyecto. En *Euromed II* se pueden leer ciertas transformaciones sociales y económicas advenidas desde el año 1995 hasta la fecha. La crisis económica global y la sensibilización hacia los principios del desarrollo sostenible, llegaron a replantear un cambio de los objetivos del EPAEM que en la primera etapa del proyecto favoreció las arquitecturas icónicas, muy costosas y poco sostenibles, mientras que en *Euromed II* prefirió las ideas de *easy-tech* y *low-cost* (*Euroméditerranée*, Dossier de press, 2011, p.5), a través de la creación de arquitecturas sencillas, sin la utilización de nuevas tecnologías, exageradamente costosas.

Otro aspecto interesante de esta intervención es la aceptación del “patrimonio pesado” de la ciudad, que va a ser transformado sin ser escondido ni ocultado, a través de la integración del proyecto de regeneración con los imponentes sistemas infraestructurales existentes (la autopista A55, red ferroviaria...) que siguiendo motivaciones económicas se podrían simplemente mover o eliminar.

El aspecto más innovador de *Euromed II* es la experimentación de un modelo inédito de ciudad sostenible mediterránea, a través del estudio de las particularidades del sitio, sin referirse a los ejemplos estandarizados de las ciudades

sostenibles del Norte de Europa. El objetivo de EPAEM es exportar esta metodología de trabajo en las otras ciudades mediterráneas: transformarse en un modelo. Como explica el arquitecto Remy Marciano: «lo que puede ser exportable es una metodología, que sugiere unos ejes de investigación que pueden ser readaptadas, en otras ciudades y territorios, en la cuestión de las preexistencias, en la cuestión de la geografía y en la cuestión del patrimonio.» (Remy Marciano, entrevista I. Marotta, 21 mayo 2013).

Marsella entonces, quiere transformarse en un laboratorio de experimentación en la sostenibilidad ambiental – distinguiéndose y separándose de aquella escandinava - con el objetivo de ser en el futuro un modelo para las ciudades mediterráneas. En fin, se puede decir que, en este caso, la idea de una eco-ciudad mediterránea no sea únicamente un eslogan publicitario sino una practica real, una intervención bien formulada pop la equipe de trabajo de Euromed II.



Figura 5:

Immagine del progetto Euromed II.

Fuente: <http://www.euromediterraneeacte2.fr> (2012)

BIBLIOGRAFÍA

AA.VV., 1994, La métropole inachevée, Club AMM, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, Paris.

Becquart, D. (Ed.), 1996, Marseille, vingt-cinq ans de planification urbaine, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, Marseille.

Bertoncello, B.; Dubois, J., 2010, Marseille Euroméditerranéen, accélérateur de métropole, Parenthèse, Marseille.

Bertrand, R. (ed.), 2012, Histoire d'une ville: Marseille, Marsella, CRDP de l'Académie d'Aix- Ville de Marseille, Marseille.

Bonillo, J. L., 1991, Marseille Ville et Port, Parenthèses, Marseille.

Bresson, T.; Donzel, A., 2007, La métropole marseillaise et ses fractures (p. 93), in Langevin, P.; Juan, J.C. 2007, Marseille, une métropole entre Europe et Méditerranée, La documentation française, Marseille.

Dubois, J.; Olive, M., Euroméditerranée: Négociations à tous les étages. État, promoteurs et propriétaires dans une ville en crise, Les Annales de la Recherche Urbaine, n.97, (p.105), 2004 diciembre.

Euroméditerranée, 2011, Ecocité Marseille-Euroméditerranée. Dossier De Presse. Signature du protocole financier, Marsella.

Euroméditerranée, 2012, Rapport d'activités, Marsella.

Grésillon, B., Villes, création et événements culturels en Méditerranée: un certain regard, in Méditerranée. Villes culturelles en Méditerranée, n.114, (pp.3-5), 2010.

Lucido, S., 2012, Marseille Euroméditerranée. Il governo urbano di fronte alla crisi, Archivio di studi urbani e regionali, XLIII, 104 (pp. 164-183), 2012.

Medam, A., 1995, Blues Marseille, Jeanne Laffitte, Marseille.

Urbain, P., La possibilité d'une ville, in AA.VV., Spécial Marseille. Ligne affrontée, L'Architecture d'Aujourd'hui, n.389 (pp.82-88), mayo-junio, 2012.



REVISTAELTOPO

Revista de Sociología Cultural y Urbana

