

# Frantziako turismoaz, l'Architecture d'Aujourd'hui



Ander Gortazar Balerdi \*

Aldiri, 2013, II, 14, 18-21, ISSN 1889-7185

Jasotze-data: 2013-03-15/ Onarpen-data: 2013-04-05

**LABURPENA:** Artikulu honek Frantziako turismoak XX. mendean izandako bilakera aztertzen du, l'Architecture d'Aujourd'hui aldizkariak gaiari eskaini dizkion artikuluen aukeraketa bat oinarri hartuta.

**GAKO-HITZAK:** Frantzia, Paris, aisialdia

**ABSTRACT:** This article picks up a selection of articles related to tourism published by l'Architecture d'Aujourd'hui, in order to analyze the evolution of tourism in France during XX. century.

**KEY WORDS:** France, Paris, leisure

Frantzia, 1920ko hamarkadaren amaiera. Arkitektura moderna gainbeheran da herrialdean, garaiko eskola nagusiek —Deutscher Werkbund, Bauhaus, De Stijl— bizkarra emanda. Arkitekto modernoek bigarren saiakera bat egin zuten eztabaidari nazioarteko maila emateko: Le Corbusierrek lehenengo CIAM, Arkitektura Modernoaren Nazioarteko Kongresua, antolatu zuen Suitzan (1928). Urtebete geroago, Robert Mallet Stevens-ek UAM, Arkitekto Modernoen Batasuna, sortu zuen. 1930ean, André Bloc eta Pierre Vago arkitektoek l'Architecture d'Aujourd'hui sortu zuten, urte gutxirean buruan mundu mailako lehen arkitektura-aldizkaria bilakatuko zena.

Testuinguru sozial bizi batean lan egitea egokitu zitzaion: gerra arteko urteetan hasi eta faxismoaren sorrera ezagutu zuten. Bigarren Mundu Gerraren amaierarekin bat, gerraosteko susperraldi ekonomikoak klase ertain berri bat loratu zuen, zeinak aisialdia hartu baitzuen nortasun-ikur nagusi, egun ezagutzen dugun turismo-ereduaren lehen harria jarritz.

Aisialdia eta turismoa, l'Architecture d'Aujourd'hui aldizkariak turismoari eman dion tratua ulertzeko ezinbesteko bikotea.

## Aldizkariaren bilakera

Aldizkariaren lehen hamar urteetan (1930-1940) udalekuak izan ziren arkitektura eta hirigintza turistikoaren —aisialdiarekin loturikoa, alegia— ikur nagusiak. Eraikin multzo txiki horiek Italiako kostaldean kokatu ohi ziren, mugimendu faxistako gazteek udalekuak bertan pasa zitzaizten. Sahiestezina da Donostiako Nautikoaz akordatzea Cattolica-koa bezalako arkitekturari so egitean.

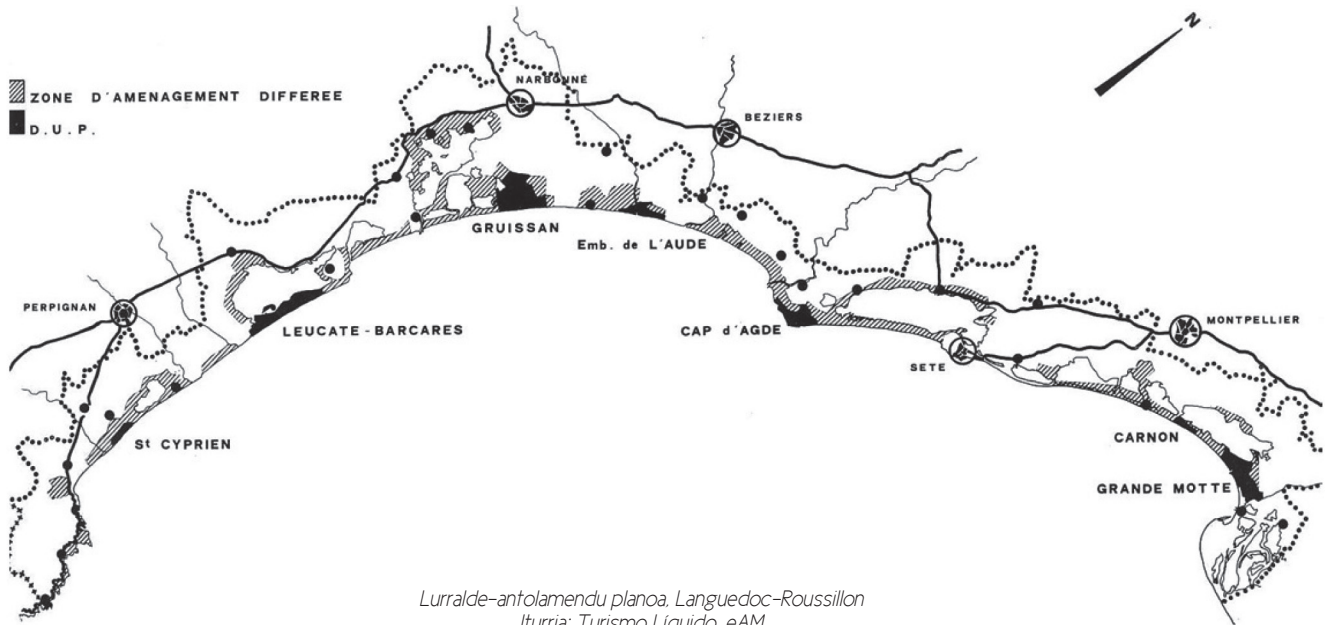
Aldizkariaren lehenengo ideia finko udalekuak izan baziren ere, urteen poderioz masa-turismoari loturiko aisialdi-azpiegiturak gailendu ziren: klase ertainaren lan-baldintzak hobetu eta ibilgailu pribatua demokratizatzearekin batera, Frantziako

hegoaldeko hainbat eskualde aisialdi eta turismoari loturiko arkitektura eta hirigintzaren laborategi erraldoi bilakatu ziren. Languedoc-Roussillon da, zalantzarik gabe, mugimendu horren adibide nagusia; Ipar Euskal Herriak ez zuen ezagutu Okzitaniako eskualdeak jasan zuen tamainako presio urbanizatzailearik.

André Blocen heriotzak eta Pierre Vagoren irteteak l'Architecture d'Aujourd'hui-ren bigarren garai bati eman zion bide 1970eko hamarkadan, aldizkaria hasierako helburu fundazionalatik urrunduz. Apenas aipatzen dira aisialdia eta turismoa aldizkariaren bigarren aro honetan, harrigarria dena, turismoaren kontzeptuaren goraldiaren garaia baita honakoa: mendearen lehen erdiko turismo-artefaktuen kontsolidazioa, produktu eta helburu turistikoen dibertsifikazioa eta arkitekturaren eta turismoaren arteko erlazioaren inguruko beharrezko gogoeta baten garaia.

Ordutik gainbehera akademiko eta ekonomiko batean murgildu zen aldizkaria, harik eta milurteko berriarekin batera desagertu zen arte. 2009an, baina, bihileko monografiko formatuan itzuli zen Jean Nouvel-ek gidatzen zuen taldearen eskutik. Martxan daramatzaten urte gutxi hauetan berriro ere ekin diote turismoaren gaia jorratzeari; hiri-geografian aditua den Cécile Renard-ek Paris metropolitarreko turismoaren azterketa da horren erakusle.

Balio bezate ondorengo artikulua hauek aldizkariaren bilakera horren —bai eta denbora-tarte horretan turismoak Frantzian izan duen bilakaeraren— erakusle gisa. Ibilbide honek Parisen du hasiera eta amaiera, kutsu anekdotikodun artikulua batetik hasi eta turismoak hirietan duen efektuez ohartarazten duen analisi batekin amaituz. Tartean, aisialdiaren gizarteari buruzko gogoetak masa-turismoaren hastapenetan, eta turismoak hiri ertainetan eragin ditzakeen ajeen inguruko hausnarketa, zetorren —eta alde egin ez duen— pintoreskismo turistikoaren lehen susmo gisa.



Lurralde-antolamendu plana, Languedoc-Roussillon  
Iturria: Turismo Liquido, eAM

## AIREPORTU BAT PARIS BIHOTZEAN?

*Projet d'aéroport-relai au centre de Paris. André Lurçat. N°III, 1932 – 86.-89. or.*

«Garraibide azkar eta seguru baten jabe gara, jendearen oniritzia lortuko duena seguru, gero eta erabiliagoa izango dena». Aire bidezko trafikoa demokratizatzen hasia zen, eta Europako hiriburu guztiak haien aerodromo militarrik birmoldatu edo aireportu berriak eraikitzeko planak burutzen hasi ziren.

Artikulu honek, Aireko Ministerioari igorritako dokumentu batean oinarriturik, Pariseko aireportuen kokaleku urruna kritikatzeko du; Orly, Bourget eta Trappes hiri-erdetik 45 eta 60 minutura zeuden gutxi gorabehera. Arrazoiketa sinplea darabil: «Aireportua hain urrun kokatzeak garraibide azkar baten abantailak galarazten dizkio hiriari». Arazo hau konpontzeko proposamena ere badakar André Lurçat egileak: aireportu bat kokatzea Cygnes irlan, Sena ibaian bertan. Hiriko puntu turistiko eta hoteletara iristeko distantzia minimoa bermatuko zukeen, eta horrek, bide batez, turistaren bizipena behar bezalakoa izatea.

Muturreko zentraltasuna, garraio-azpiegituren kokalekuaren eztabaidan gaur egun ere defendatzen den jarreretariko bat.

## AISIALDIAREN ZIBILIZAZIOA

*Influence de la civilisation des loisirs sur l'évolution biologique de l'homme. Paul Sivadon. N°131, 1967 – 4.-5. or.*

Nekazaritza-aroa amaitu eta makina lan-munduan sartzearekin batera, giza oreka biologikoaren arrisku nagusia giza izaerari berari dagozkion joera kontraesankorrak barneratzen eta orekatzeko ez jakitea zen. Egilearen hitzetan, errealitate berria konplexuagoa zen, aldakorragoa; aldaketa horiei guztiei erantzuteko gizakiak energia emozional handia xahutzen du, eratzun horiek neke-sortzaile handiak baitira.

Giza autonomiaren behar bat izango da, ondorioz, energia-efortzu handiak atsedendiekin tartekatzea. Aisiaren zibilizazioa, hala deitu zion Paul Sivadon mediku psikiatrak lana eta atsedena txandakatzen zituen gizarteari. Aisiaren zibilizazioa diogunean, beraz, ez gara ari aisialdiak lana ordezkatzeko duen aro bati buruz. Kontrara, bi jardueren txandakatzea da zibilizazioa horren funtsa, errendimendu altuko jarduerak eta atsedena hartzeko sasoen txandakatzea, alegia.

Erbestea, deserrira omen da aisiaren ezaugarri garrantzitsu bat, hots, denboraldi baterako kokaleku-aldaketa. Aisialdiari ahalik eta etekin gehien ateratzeko orduan distantziak denboraren balioa biderkatzen duela iritzita, egileak turismoa jotzen du aisiaren zibilizazioaren zutabe nagusi. Izan ere, distantziak biderkatu egiten omen du aisialdiren balioa.

Distantziak aisialdia kuantitatiboki baldintzatzen duen bitartean, arkitekturak omen du deserriko behin-behineko errealitate hori kualitatiboki, hots, espazialki, baldintzatzeko ardua. Egilearen ustez, forma batzuek lagundu egiten dute deskantsua lortzeko, beste batzuek (forma tradizionalak, alegia) zaildu egiten omen duten bitartean.

Argudio horrek zuzen-zuzenean lotzen ditu Mugimendu Modernoa eta aisialdia; horrenbestez, argudio bera erabiliz azalgezake egun pintoreskismoak duen arrakasta, gure hiri eta herrietako ohiko arkitekturaren kontrapuntu gisa.



Cattolica-ko udalekuen egoitza, Italia. Iturria: *l'Architecture d'Aujourd'hui* N°5

## TURISTAK HIRI ERTAINETAN

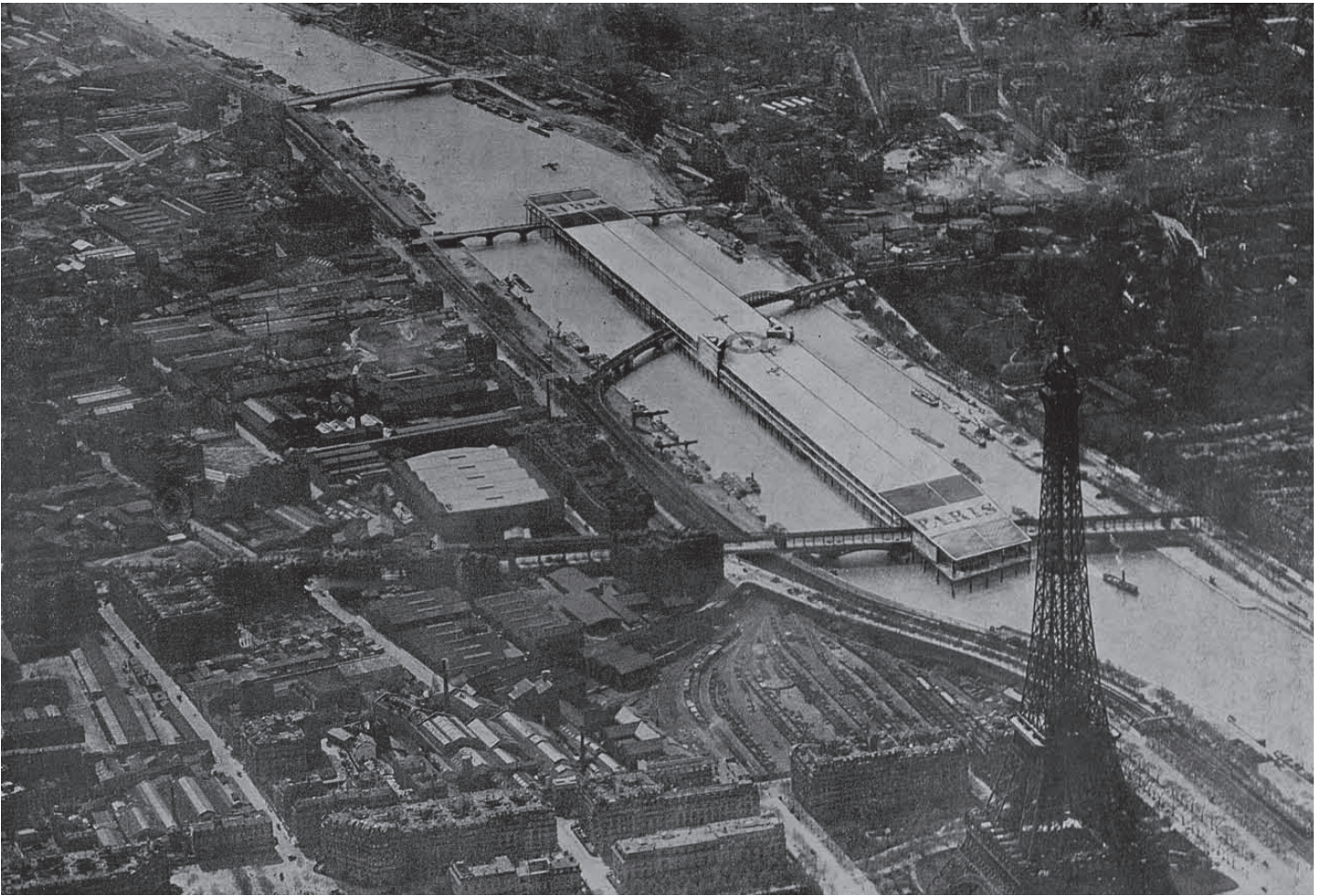
*Touristes de ville, exemple: Douai. Christian Dupavillon.  
N°162, 1972 – 8.-13. or*

Hiri-turismoaren loraldia, diotenez, XX. mendeko laurogeiko hamarkadaren hasieran hasi zen. Hala ere, *l'Architecture d'Aujourd'hui* hamabost urte lehenago aritu zen lehen aldiz turismoa, hirigintza eta hiriko bizitza soziala uztartzeko beharraz. Artikuluak Douai hiri txikia (Nord-Pas-de-Calais eskuldea) du hizpide, Frantziako hiri txiki eta ertainetan gertatzen ari zenaren eta gerta zitekeenaren erakusgarri. Ziurrenik, Ipar Euskal Herriko hainbat herriren egoera —bi Donibaneak, esaterako— ez da artikuluko analisisetatik urrun ibiliko.

Egilearen hipotesia da turista frantsesa objektu mugatu multzo bat kontsumitzeko gai dela. Objektu horiek udal-administrazioak jartzen ditu turistaren eskura (monumentuak, hotelak, espektakuluak), eta filtro horrek murriztu egiten du turistaren esperientzia «monumentu batzuk, autobus panoramiko eta kabaret exotikoen» segida soil batera. Etxera itzultzen denean, turistak egiazkoa ez den hiri baten oroitzapena gordeko du.

Douai, hiri txikia izanagatik, baditu turismoa erakartzeko ezaugarriak, haren garapen historikoa dela medio. Egileak dio hiritar guztiei dagokiela turismoaren garrantziaz ohartzea, baina udal-administrazioari dagokiela turismoak hiriaren osotasunean onura izan dezan bermatzea, bai eta hiritarren bizi-ohituran aldaketa gogorrik eragin ez dezan bermatzea ere.

Izan ere, erreportajeak Douai-ko hainbat adierazpen sozialen azterketa egiten du, turismoak zenbateraino desitxuratu dituen erakusteko: merkataritza elitistak nola ordezkatu dituen azoka tradizioanak, esaterako, edo nolako bilakaera izan duten eskualdeko festa eta kirol-adierazpideek, turistaren jakin-minera egokituak. Funtsean, egilearen beldur nagusia ez da soilik turismoak hiriaren izaera desitxuratzea, hiritarren bizitza-kalitatea bera okertzea baizik, hau da, hiri turistikoaren eta parke tematiko edo *performance city*-aren arteko muga hori gainditzea.



*Aireportuaren proiektua Paris erdigunean. Iturria: l'Architecture d'aujourd'hui N°11*

## TURISMOA PARIS METROPOLITARREAN

*Le tourisme, l'oublié du Grand Paris? Cécile Renard. N°379, 2010 – 93.-102. or.*

Masa-turismoaren hasiera 1960ko hamarkadan hasi zen, adibide adierazgarriena Languedoc-Roussillon izanik. Ibilgailu pribatua, klima egokia eta deskantsua, konbinazio perfektua turismoaren aro honetan. Urteak aurrera joan hala, baina, turismoa izugarri dibertsifikatu da, eta hiri-turismoa —hiri handietako turismoa, esan nahi baita— bilakatu da produktu turistiko nagusia, hainbat arrazoi tarteko: low cost konpainiak, lanarekin loturiko turismoa, *city-branding* delakoa eta urrunagotik datorren turista-eredu berria.

Paris, helmuga turistiko historikoa den heinean, turismoa kontsumitzeko aldaketa hauetara moldatzen ari da. Artikuluak datozen urteetarako proiektzioa iradokitzen du, egoera honek hiriko leku zehatz batzuetan izan ditzakeen ondorioak nabarmenduz (Paris zaharra eta hiriko sarbideak bereziki).

Cécile Renard-en arabera, egungo Paris Handia kontsumorako espazio independenteen batura da; Montmartre, Versailles, Disneyland. Turismo-eskaintza hirian zehar dibertsifikatzea beharrezko ikusten du, egungo arazo batzuk areagotu ez daitezela, Paris erdiguneko gentrifikazioa kasu. Estrategia hau nola gauzatu da gakoa, egilea kontziente baita «Bilbo efektuak» jada ez duela balio, eta beraz, nazioarteko jaialdi eta arkitektura-ikonoei osatzen duten binomioa agortua dagoela. Egoera hau mundu mailako hirien arteko lehiakortasunaren muga konstatazioa baizik ez da.

Turismoak metropoliaren egituraketaren giltzarria izan behar duela aldarrikatzen du artikuluak, zentralitate berriak sortu eta hiriaren zona batzuen herri-imaginarioa hobetze aldera. Turistak esperientzia estetiko berriak eskatzen zituen garaia pasatu dela argudiatuz, turista post-romantikoak hiriaren ikuspuntu anti-utopikoa garatu duela uste du. Hiriek errealitate horri ezin diotela muzin egin, eta horretarako turismoa lurralde-antolamentuaren barruan kokatu beharko dutela nahitaez, beraz.



*° Ander Gortazar Balerdi arkitektoa da.*