

EL HUNDIMIENTO DE MARSELLA

Pocas conurbaciones de Europa Occidental han sido rechazadas tan a conciencia por sus propias elites como Marsella¹. Se trata de la segunda ciudad más poblada de Francia, pues cuenta con 850.000 habitantes, el doble que Lyon o Toulouse, las siguientes en tamaño. Aun hoy se la considera la última gran ciudad obrera del país, lo que recientemente ha adquirido connotaciones positivas aunque, por lo general, se siga arrugando la nariz cuando se la menciona. Lo que define a esta ciudad no es tanto un estereotipo o cliché como la experiencia directa del desprecio. En 1647, un observador exquisito afirmaba: «La proximidad de Marsella a Argelia la ha sumido en la barbarie». En 1793, un miembro de una delegación enviada por la Convención Nacional para hacer entrar en vereda a la ciudad anunció: «Marsella no tiene cura a menos que se deporte a todos sus habitantes y reciba una transfusión de hombres del norte». Dos siglos después, poco había cambiado: a finales de la década de 1980, un presentador de televisión hizo el siguiente chiste de dudoso buen gusto: «¿Cuál es la primera ciudad árabe por la que pasan los participantes en el rally París-Dakar?». Respuesta: Marsella. Aunque la ciudad cobró cierta fama a mediados de la década de 1990, no dejó de ser despreciada, más bien al contrario. En noviembre de 2003 Claude Valette, concejal de planificación urbanística, afirmó: «Necesitamos gente capaz de crear riqueza y debemos deshacernos de la mitad de los habitantes de la ciudad»².

Para el visitante, Marsella es un enigma: una ciudad fundada hace unos 2.600 años que parece tener poca o ninguna historia. De hecho, según uno de los estereotipos más extendidos, Marsella tiende a hacer borrón y cuenta nueva con su pasado, como demuestra el hecho de que la mayoría de los marseleses sean inmigrantes, recientes o antiguos. Italianos y griegos se asentaron allí en el siglo XIX, seguidos de armenios, españoles y cabilerios argelinos a principios del siglo XX y corsos, argelinos, *pieds noirs*, tunecinos y comoranos del sudeste de África en los años de posguerra. Actualmente se estima que unos 150.000 de sus habitantes son

¹ Este artículo se basa en fragmentos de la *Histoire universelle de Marseille. De l'an mil à l'an deux mille*, Marsella, 2006. Incluye asimismo material suministrado por el autor. Queremos expresar nuestro agradecimiento a Éditions Agone por su ayuda.

² Entrevista publicada en *Le Figaro* el 18 de noviembre de 2003.

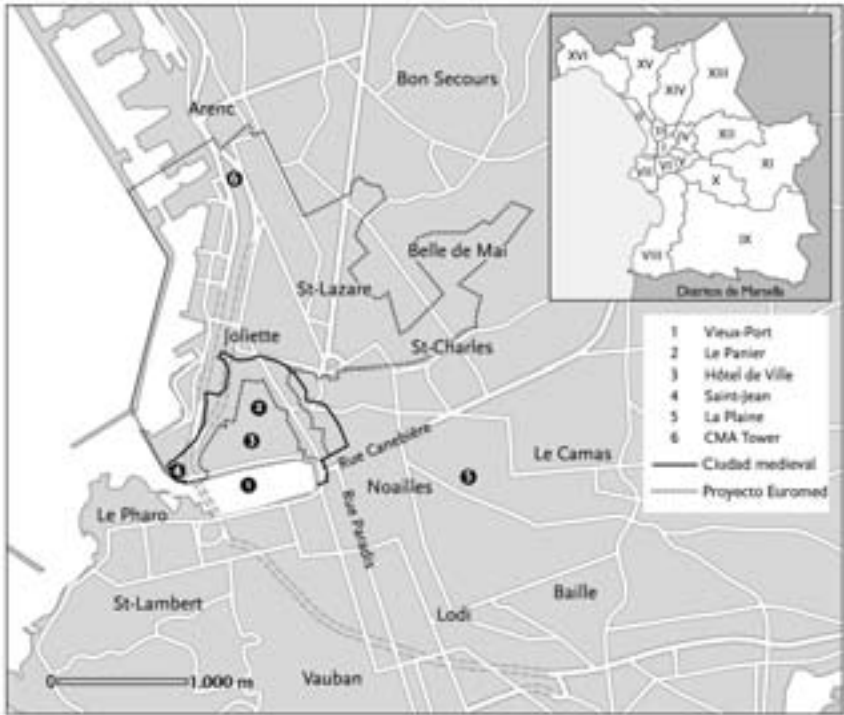
de origen norteafricano. Pero, lejos de haberse visto anulada, la cultura cívica de Marsella ha perdurado a lo largo de todas estas oleadas de inmigración que asimilaba y enriquecía a su vez. Sin embargo, la desintegración de la ciudad, de su cultura, de su estructura social y urbana, ha reducido su capacidad de asimilación. Que no haya memoria histórica no significa evidentemente que no tenga historia, sólo que han sido los vencedores los que la han escrito y que Marsella, como ciudad, ha sido derrotada.

El proceso de desintegración cívica ha sido largo. Fundada por colonos griegos procedentes de Focea en torno al año 600 a.C., la antigua Massalia se convirtió en uno de los puertos más importantes del Mediterráneo occidental en época helenística y romana. A partir del siglo v d.C., las plagas y el pillaje restaron mucha importancia a la ciudad, pero en torno al año 1000 recuperó su antigua preeminencia como centro mercantil. A mediados del siglo XII, el geógrafo árabe al-Idrisi, describía la Marsella medieval como una «pequeña ciudad pero muy urbana, rodeada de viñas y campos cultivados. Está construida en la ladera de un montículo de tierra que se yergue sobre el mar». Durante un tiempo, la ciudad fue prácticamente independiente debido al equilibrio inestable entre las pretensiones soberanistas de los condados de Provenza y Toulouse. Sin embargo, a mediados del siglo XIII, la había absorbido Anjou y fue incorporada a Francia a finales del siglo XV, gracias a una combinación de guerras y maniobras dinásticas. Cuando París la anexionó, la autonomía de la ciudad fue reduciéndose gradualmente, hasta su total sometimiento al Estado absolutista en 1660.

Sin embargo, Marsella siguió siendo caótica. Tras la Revolución de 1789, sus 120.000 habitantes reclamaron su antigua independencia con tanta insistencia que se les acusó de «federalismo» y se dijo que eran una amenaza para la unidad de la República. En 1794, una delegación de cuatro hombres enviados por la Convención decretó que se borrara hasta el nombre de «esa ciudad criminal». La ciudad sería conocida como «ciudad sin nombre» hasta que se le adjudicara uno nuevo³. La beligerancia política estaba firmemente arraigada en un fuerte particularismo local. El dialecto provenzal hablado en Marsella durante siglos resultó inmune a la estandarización lingüística propugnada desde la metrópolis. A mediados del siglo XIX, cuando los marsellese viajaban más allá de Avignon, aún seguían diciendo que iban «a Francia».

En la Marsella medieval, al igual que en otras ciudades europeas, *urbs* y *civitas* coincidían: los habitantes de la ciudad constituían una comunidad política. Resumiendo mucho podríamos decir que, si el Estado-nación francés disolvió la *civitas* cuando intentaba acabar con toda forma de comunidad política que obstaculizara una lealtad atomizada al Estado, ha sido el capitalismo el que ha desmantelado la *urbs*. La primera fase llevó varios siglos, la segunda se ha desplegado mucho más rápidamente. Hoy parece haberse consumado la ruptura con mil años de historia urbana. En lo que sigue rastreamos el

³ Habría de pasar un siglo hasta la adopción, como himno nacional, de la canción que cantaron los marsellese en el París revolucionario.



Marsella, centro de la ciudad y distritos

implacable avance de la destrucción de Marsella; un proceso que se aceleró en tiempos de la desindustrialización del período de posguerra, siendo así que la era neoliberal supuso un nuevo ataque al tejido urbano.

Diseño urbano

La antigua ciudad amurallada se construyó en un triángulo de tierras situadas al norte de la ensenada del Vieux Port. La disposición de las calles conservó trazos de urbanismo helenístico hasta bien entrado el siglo XIX, cuando aún había barrios como Saint-Jean, Le Panier y La Blanquerie que eran auténticos laberintos. En general, la ciudad se había construido por artesanos, a ritmo lento, a escala humana, lo que arquitectónicamente se plasmaba en una combinación de calles estrechas y *cours*. Las primeras tenían su origen en la Edad Media, los segundos eran de inspiración barroca, una serie de bulevares bordeados de árboles construidos en la década de 1670, que discurrían en paralelo a las viejas murallas de la ciudad. La construcción de los *cours* formó parte de un proyecto de obras más amplio impuesto por la Corona para fomentar el *Aggrandissement*. Las murallas se ampliaron hacia el interior, liberando nuevas zonas para la construcción y abriendo las puertas a la especulación urbanística. Más tarde, la industrialización impuso una nueva definición de urbanismo, que se reflejó en los *grands boulevards* del siglo XIX, construidos sobre las ruinas de las murallas

del siglo xvii, demolidas por Napoleón. La demolición de las fortificaciones permitió la expansión de la ciudad en todas direcciones. El norte de la ciudad vieja se llenó de *faubourgs* de trabajadores que iban surgiendo de forma más o menos espontánea. Al sur y al este, se trazaron cuadrículas para construir las áreas residenciales destinadas a la gran y pequeña burguesía.

El capitalismo moderno introdujo una segregación urbana previamente inexistente, la expresión espacial de la fractura entre la burguesía y las clases populares en vías de proletarización. Los ricos abandonaron el Vieux-Port con su ruido, sus olores y, sobre todo, la gente común que vivía allí. En las décadas de 1830 y 1840, el centro de las actividades comerciales y financieras se desplazó hacia el sur de la *rue Canebière*, a medida que los bancos y navieras establecían allí sus oficinas. En la ciudad antigua se quedaron los pescadores, los trabajadores de los muelles, los pobres y los inmigrantes explotados. Tras completarse esa división social, la burguesía pudo empezar a pensar en «mejoras» *à la* Haussmann en el casco antiguo. Al igual que en París, los Hermanos Pereire financiaban estos proyectos. Durante el Segundo Imperio se demolieron barrios populares y se construyeron bulevares que los atravesaban, una ominosa novedad en dos aspectos. En primer lugar, marcó el inicio de una larga serie de obras en áreas densamente pobladas y acabó con la práctica desaparición del casco antiguo. En segundo lugar, la burguesía local, deseosa de emular el estilo parisino, optó por un tipo de urbanismo totalmente ajeno a la cultura marsellesa. Convirtieron los *cours* repletos de vida en carreteras carentes de arbolado, acabaron con las callejuelas que ofrecían refugio contra el calor y el mistral dejando sólo espacios inhóspitos y expuestos.

Aun así, el siglo xix dejó intactas grandes zonas del legado de la ciudad. Casi ninguna sobreviviría al siglo xx, cuando una avalancha de urbanistas decidió que había que hacer borrón y cuenta nueva, demoler y reconstruirlo todo. En 1912, se inició la demolición de La Blanquerie, que se vio interrumpida por la guerra y se retomó en 1922, en una época de gran escasez de viviendas. En 1937 todo el barrio medieval había desaparecido, dejando tras de sí hectáreas de terreno que permaneció baldío hasta la década de 1970. Mientras su centro se demolía, Marsella seguía creciendo y fagocitando a los pueblos de los alrededores. Su población pasó de 200.000 habitantes en 1850 a más de 500.000 en 1914.

Los planificadores de los años de entreguerras recomendaron ampliar el programa de demoliciones, sobre todo Gaston Castel, presidente de la comisión encargada del plan de desarrollo local. En 1934 pedía, junto al escritor Jean Ballard, la destrucción total del casco antiguo. En su opinión tenían la «oportunidad providencial» de «acabar con esa ciudadela de insectos e infamia»⁴. Durante la Segunda Guerra Mundial este programa se

⁴ Gaston Castel y Jean Ballard, «Marseille-Métropole», *Cahiers du Sud*, 1934, p. 66.

aceleró notablemente. En 1939 se privó a Marsella de su gobierno local y quedó sometida al control central hasta 1946. Cuando el presidente Daladier pasó por allí de visita no quedó muy convencido de la forma en que se estaba gobernando la ciudad. En mayo de 1941, el gobierno de Vichy aprobó un nuevo plan para Marsella diseñado por su arquitecto jefe, Eugène Beaudoin, que se hizo eco de muchas de las ideas de Castel. Había que ocuparse de la «higiene» en esos barrios «insalubres» y reducir la densidad de población en el centro.

Había costado veinte años echar a los habitantes de La Blanquerie, pero los gobernantes de Marsella durante la guerra pudieron acelerar el proceso con la ayuda de la Wehrmacht. En enero de 1943, las autoridades alemanas y francesas (Pierre Barraud, prefecto en la ciudad del gobierno de Vichy, René Bousquet, jefe de la policía de Vichy, y el general Oberg, jefe de la Gestapo en Francia) ordenaron a los 25.000 habitantes de Saint-Jean, Le Panier y el vecindario en torno al Hôtel de Ville, que abandonaran sus casas; mil seiscientos cincuenta de ellos fueron enviados a campos de concentración alemanes. A principios de febrero entró la Wehrmacht y fue dinamitando las casas, una tras otra. Tres semanas después, la zona al norte del Vieux Port era un inmenso campo de ruinas. El general Oberg declaró antes del inicio de la operación: «Marsella es el paraíso de los bandidos internacionales. Esta ciudad es el cáncer de Europa, y Europa no podrá vivir hasta que no hayamos purificado Marsella». Pero sólo repetía el discurso que se llevaba pronunciando en Francia desde hacía veinte años. El poeta griego Nikos Kavvadias contó que, cuando andaba entre las ruinas poco después de que los alemanes se hubieran ido, se encontró con una prostituta que identificó fácilmente a los responsables: «La culpa no la tienen estos bastardos, fuimos nosotros los que les hicimos hacerlo».⁵

El sistema Defferre

La reconstrucción de la ribera norte del Vieux Port se inició en 1946 y se completó en 1953. Cumplía los deseos formulados en el plan urbanístico de la ciudad diseñado antes de la guerra: convertir el antiguo corazón histórico de Marsella en un barrio puramente residencial, donde no se podría volver a vivir al estilo de antes. Durante un breve espacio de tiempo la urgencia del proyecto se incrementó a manos de los radicales tras la Liberación. En cuanto los alemanes se rindieron, en agosto de 1944, los obreros requisaron algunas de las grandes fábricas de la ciudad. Los jefes, que se habían avenido a trabajar para las fuerzas de ocupación, estaban en prisión o habían huido. (Sin embargo, en agosto de 1947, la ley ordenó la restitución de estas fábricas a sus antiguos propietarios). Cuando la ciudad volvió a contar con un gobierno propio, en 1946, la alianza entre socialistas y comunistas llevó a Jean Cristofol, candidato del Partido Co-

⁵ Nikos Kavvadias, *Le Quart* [1954], París, 1992, p. 146.

munista Francés, a la alcaldía. Pero el pacto no se mantuvo ni un año, lo que permitió a los gaullistas hacerse con el Hôtel de Ville a finales de 1947. Ese otoño hubo revueltas obreras por toda Francia. En Marsella, la chispa fue la decisión del nuevo ayuntamiento de incrementar el precio del transporte público. Los huelguistas no se contentaron con ocupar las fábricas, sino que bloquearon cruces estratégicos y paralizaron el tráfico. El movimiento aterrizó a la burguesía local y pilló por sorpresa a los dirigentes del PCF: «Marsella ha ido demasiado lejos», dijo François Billoux al Comité Federal del Partido, «*Ce n'est pas la révolution*»⁶.

La revuelta de 1947 fue un pulso decisivo: su represión acabó con un momento histórico en el que la población obrera de Marsella pudo desempeñar un papel rector en la vida pública de la ciudad. Tras 1947, la ciudad volvió a caer en el vacío político: el clientelismo socialista y liberal empezaba a insinuarse de nuevo en los poros de la vida local. La SFIO (Section Française de l'Internationale Ouvrière), había dirigido la vida política de la ciudad antes de la guerra y se convirtió en el árbitro capaz de mediar entre la burguesía y la clase trabajadora. En las elecciones de 1953, la derecha gaullista perdió estrepitosamente al obtener sólo el 5 por 100 de los votos. La SFIO consiguió un 18 por 100. El líder socialista, el joven abogado protestante Gaston Defferre, se presentó ante la burguesía como el último bastión contra el PCF, que contaba con un 28 por 100 de los votos. Con el apoyo de los gaullistas y la Democracia Cristiana, Defferre se hizo con la alcaldía. Se le había elegido para que acabara con la amenaza que suponían los trabajadores de Marsella. A lo largo de las tres décadas siguientes, las políticas implementadas por su administración mostrarían la lógica que se ocultaba tras el nacimiento del defferismo.

El largo reinado de Defferre, desde 1953 hasta su muerte en 1986, fue excepcional incluso según los estándares de la política municipal. El único que estuvo más tiempo en el poder fue el gaullista Chaban-Delmas, que se mantuvo en su cargo en Burdeos durante cuarenta y ocho años (1947-1995). Los veinticuatro años de Mauroy en Lille (1977-2001) y los dieciocho que pasó Chirac en la alcaldía de París (1977-1995) palidecen en comparación. El sistema Defferre ha demostrado ser más duradero: en general se mantiene aún hoy. En términos administrativos se basaba en una división política del trabajo: los asuntos relacionados con la planificación urbanística se dejaban en manos de la burguesía, mientras que los socialistas se ocupaban de la gestión de los servicios municipales. En la primera época (1953-1976) el cargo de concejal de urbanismo siempre estuvo en manos de políticos de la derecha liberal: Alexandre Chazeaux, Théo Lombard y luego Jean-Claude Gaudin, actual alcalde de la ciudad. En mandatos posteriores, el control que ejercía sobre el ayuntamiento permitió a Defferre y sus aliados recortar empleos municipales y reducir beneficios y viviendas sociales. La alcaldía contó para ello con sus estrechas relaciones con Force

⁶ Citado en Jacqueline Cristofol, *Batailles pour Marseille*, París, 1997, p. 332.

Ouvrière, el principal sindicato de los empleados municipales, fundado en 1947 a partir de un grupo antiestalinista escindido de la Confederación General del Trabajo. Establecieron una alianza con Defferre en la década de 1950 que se ha mantenido bajo sus sucesores.

Había toda una red de asociaciones firmemente integradas en la vida cotidiana a nivel de barrio: los Amis de l'instruction laïque y los Comités d'intérêt de quartier (CIQ), un resto del periodo anterior de dominación socialista en la década de 1920, que no ha dejado de ser la correa de transmisión del Defferismo⁷. También había cientos de clubes deportivos, organizaciones de caridad y «organizaciones comunitarias» fundadas por la municipalidad: grupos folclóricos provenzales, asociaciones de corsos, italianos, armenios, *pieds noirs*, judíos, etcétera. Cuando alguno de ellos organizaba un evento, el político local nunca dejaba de aparecer. Era un momento ideal para pedir favores que luego se devolverían en forma de voto. Esta sociedad civil de vasallos se complementaba con una prensa amordazada. Tras la Liberación, Defferre y sus hombres se hicieron con el control de las imprentas del principal periódico local, *Le Provençal*, una situación de hecho que acabó siendo legal. Defferre asistía a las reuniones del consejo editorial y decidía qué se publicaba y qué no. Su compañía financiaba tanto *Le Provençal* como *Le Méridional*, un periódico de extrema derecha cuyas fanfarronadas diarias supervisaba. A excepción de *La Marseillaise*, periódico editado por el PCF, la prensa defferista tenía el monopolio de la prensa escrita de la ciudad.

Los ingentes programas de obras públicas que requerían importantes inyecciones de dinero municipal, convirtieron a la ciudad en una empresa que jugaba su propia liga. El sistema Defferre se definía jurídicamente como una «société d'économie mixte», una forma de sociedad público-privada *avant la lettre*. En 1966, una ley permitió a las autoridades municipales hacer oficialmente uso de estas entidades. El Syndicat mixte d'équipement de Marseille (SMEM), responsable de la venta y suministro de infraestructura para solares vacíos e industriales, se convirtió en la sociedad matriz. Este organismo creaba una nueva «compañía de economía mixta» para cada programa de desarrollo y Defferre, u otro socialista, la presidía. El ayuntamiento se convirtió en socio de la burguesía de Marsella. Los socialistas habían pasado del «colectivismo municipal» de Flaissières a la cogestión explícita con el capitalismo local cuyo motor, en las décadas de 1950 y 1960, fueron la construcción y las obras públicas. Este sector tenía dos ventajas para la burguesía local: exigía una inversión de capital mucho menor que la industria y, gracias a las nuevas técnicas de procesamiento del hormigón, podía contratar a obreros no cualificados para hacer el trabajo.

⁷ La estructura clientelar de la ciudad basada en los partidos políticos empezó a tomar forma en tiempos de Siméon Flaissières, alcalde socialista de Marsella entre 1892 y 1902 y de 1919 a 1931.

Contrastes espaciales

Bajo el gobierno de Defferre, Marsella creció rápidamente pero fue quedando relegada a desempeñar un papel periférico, tanto en términos económicos como en lo referente a la vida política y cultural francesa. Financió una gigantesca construcción que transformó el paisaje urbano, dando un nuevo aire tanto a la geografía social de la ciudad como a su aspecto. Políticamente, su reinado se caracterizó por la hegemonía de la pequeña y mediana burguesía. Esto se tradujo en una preeminencia apabullante del sector terciario y en el deseo de crear una imagen para la ciudad que casara con ese modelo. No es casualidad que, bajo el gobierno de Defferre, hubiera un cambio en la composición social de la ciudad, ya que contribuyó activamente a fomentarlo. En 1954, uno de cada cuatro asalariados era un empleado del Estado o del sector público; en 1975, era prácticamente uno de cada tres.

Marsella había ido por delante de otras ciudades de Francia en demoliciones urbanas, y en los años de posguerra también fue la primera en planificación. Su plan de «modernización» de 1955 fue pionero y en 1959 se dotó de un plan general, el Plan d'urbanisme directeur (PUD), marco de toda la infraestructura pública hasta 1978, cuando fue sustituido por el Plan d'occupation des sols (POS). De entre los proyectos del PUD destacaba el trazado de kilómetros de carreteras, autopistas de circunvalación y túneles de hormigón. Ahora había que moverse en coche por la ciudad. De hecho, el plan de carreteras suscitó una escandalosa degradación del sistema de transporte público. A mediados de la década de 1950, se sustituyeron los tranvías por autobuses que se sumergían en la creciente marea del tráfico. El automóvil, esa mercancía para los privilegiados del sistema industrial fordista, un objeto de fantasía para el urbanismo funcionalista, sería la principal herramienta de la desintegración urbana. Contribuiría a la atomización de la clase obrera, generaría una pérdida de cultura cívica y convertiría a los ciudadanos en consumidores pasivos.

En relación a la vivienda, las autoridades de la ciudad avalaban los préstamos solicitados por las compañías para crear una red de viviendas protegidas de renta controlada (Habitations à Loyer Modéré o HLM) y les proporcionaban los terrenos a bajo coste. El ayuntamiento también tomó parte directa en las obras, pero en menor medida. Construyó algunas viviendas sociales a través de sus compañías público-privadas. Gracias al destacado papel de Defferre en la política nacional (fue ministro con Guy Mollet para la «Francia de ultramar» entre 1956 y 1957, candidato socialista a la presidencia en 1969 y ministro del Interior de Mitterrand entre 1981 y 1984), este tenía más poder que otros alcaldes y aceleró los procesos en el sector inmobiliario.

Entre 1955 y 1965, los programas de obras públicas animaron a las clases medias a adquirir propiedades en las nuevas zonas construidas. Se dio prioridad a las infraestructuras del sur y el este, Bonneveine y Sainte-Anne en el octavo *arrondissement*, Mazargues y Sainte-Marguerite en el noveno, Saint-Barnabé o Montolivet en el duodécimo. Los oficinistas, funcionarios

y cuadros medios, las bases electores de Defferre, se mudaron a barrios como estos. En cambio, los barrios obreros del norte y noroeste no contaron con un sistema de alcantarillado hasta mediados de la década de 1970. La política de transportes también daba prioridad a las áreas del sur y centro de Marsella, donde solían vivir los trabajadores del sector terciario, en detrimento de las zonas obreras del norte. La primera línea de metro, inaugurada en 1977, estaba pensada para cubrir las necesidades del sur y el noreste de la ciudad, los del norte tenían que usar el coche.

La lucha entre los barrios del norte y los del sur adquirió su forma actual en la década de 1970. La especulación de los años sesenta había encarecido la tierra de forma inusual. De ahí que los programas de construcción de viviendas protegidas (HLM) contemplados en el plan de 1959, hubieran de implementarse en las afueras de la ciudad, donde la tierra era más barata. El 90 por 100 de las HLM de la ciudad se construyeron en los *arrondissements* XIII, XIV, XV y XVI. En dos décadas, las tierras al norte y este de Marsella se cubrieron de construcciones uniformes diseñadas para gente de pocos recursos. El horizonte de miles de marseleses era un despliegue caótico de altos bloques con un aparcamiento delante. La ciudad había desaparecido, reemplazada por una aglomeración, un modelo cuya principal característica es la de su capacidad para extenderse hasta el infinito. El espacio se organizó a una escala que aquellos que lo ocupaban eran incapaces de aprehender.

Analizando los efectos del reinado de Defferre, el sociólogo André Donzel llegó a la conclusión de que resulta difícil hablar de «mejoras sanitarias» y de «armonización de las condiciones de la vida urbana». Su auténtico legado consistió en «la exacerbación de los contrastes sociales, funcionales y espaciales»⁸. El resultado más visible del desarrollo de posguerra fue la deportación de la población de clase obrera. La segregación espacial prevista en los planes funcionalistas de los años de entreguerras se hizo realidad a medida que los trabajadores marseleses empezaron a concentrarse en los *arrondissements* del norte. «Aquí, lejos del mundo», decía elocuentemente un grafito pintado en una de las paredes de una HLM del norte a finales de la década de 1970. La forma misma de los bloques de pisos, edificios aislados rodeados de vacío, no estaba pensada para el tráfico; se construyeron guetos⁹, algo que Marsella había logrado evitar hasta entonces, a pesar de los cientos de años de inmigración a gran escala. Además, gran parte de la población obrera estaba compuesta por inmigrantes; el gueto de los obreros y el de los inmigrantes eran uno y el mismo.

⁸ André Donzel, «Politique urbaine et société locale», tesis doctoral en sociología, 1982, p. 156.

⁹ La «Cité radieuse» de Le Corbusier, edificio construido en el bulevar Michelet entre 1947 y 1952, fue la expresión más temprana de esta forma de hacer las cosas. A los cinco años de su finalización, Lewis Mumford lo describía como un «monumento hueco» que, «al igual que la Gran Pirámide, podría estar en medio del desierto si nos atenemos al uso positivo que hace del entorno natural». Véase L. Mumford, «The Marseille "Folly"» (1957) en *The Highway and the City*, Londres, 1964, pp. 79, 74. Los vecinos denominaban al edificio *la maison du fada*, la «casa del chiflado».

En 1955, la población inmigrante de la ciudad alcanzó un mínimo (40.000 habitantes) debido a la crisis de la década de 1930 y la guerra. Sin embargo, a finales de la década de 1950, las políticas agrícolas de la Quinta República generaron un éxodo del campo, y los habitantes de las zonas rurales de Provenza, Córcega y otros lugares se fueron al exilio urbano de Marsella. Mientras, llegaba una nueva ola de inmigrantes procedentes del sur de Italia, España y, sobre todo, el norte de África. En 1962, se sumaron a los anteriores muchos *pieds noirs* (sólo en junio desembarcaron 100.000), lo que obligó a Defferre a sugerir en julio que los recién llegados debían irse y «adaptarse a otro lugar». Las comunidades enfrentadas en la Guerra de Argelia se encontraron viviendo juntas en la orilla opuesta del Mediterráneo. En los años sesenta, la inmigración argelina, regulada ya por acuerdos intergubernamentales, se fue incrementando sistemáticamente, compensando la reducción del flujo de inmigrantes procedentes de Italia, que se asentaban en Suiza, Bélgica y Alemania, donde ganaban más. En 1975, había 45.000 residentes norteafricanos viviendo en Marsella.

De manera que hubo dos tipos de inmigración obrera, una interior y otra exterior. A estos trabajadores desarraigados se los alojó en los suburbios que se estaban construyendo. No se solapaban. La inmigración interior estaba compuesta por trabajadores cualificados o del sector público, mientras que los inmigrantes del exterior eran obreros sin cualificación alguna. La brecha se solía cerrar en una o dos generaciones. Como en el resto de las regiones industriales de Francia, los hijos de los inmigrantes tendían a seguir la misma trayectoria que la población autóctona y se convertían en trabajadores cualificados de la industria o el sector público. Sin embargo, a principios de la década de 1970, empezó a desaparecer toda posibilidad de obtener una buena cualificación profesional y la oferta pública de empleo disminuyó. En ese momento, muchos jóvenes marseleses procedentes del norte de África, que habían visto cómo sus padres arruinaban su salud realizando trabajos durísimos, se dieron cuenta de que ya no había movilidad social. Treinta años después la situación no ha cambiado.

Expansión y declive

En las dos décadas de urbanización acelerada (1960-1980) se colapsaron el puerto y las industrias de Marsella. En 1954, la industria (construcción y obras públicas excluidas) empleaba al 27 por 100 de la fuerza de trabajo; en 1975 la cifra había descendido hasta el 19 por 100. Tras haber sido el puerto privilegiado del imperio colonial en los años de entreguerras, Marsella, apenas una década después, se vio privada de los mercados que le habían garantizado las políticas proteccionistas. Lo primero en desaparecer fueron las industrias procesadoras de aceites y grasas: más de una docena de olivareras y treinta fábricas de jabón. Después cerró otro de los pilares del comercio: la industria alimentaria. En la década de 1960 desaparecieron casi todos los nombres emblemáticos a medida que grandes multinacionales compraban las compañías locales y, casi siempre, las ce-

rraban. Paradójicamente, el declive general del puerto no se reflejaba en el tonelaje bruto que pasaba por él. Los hidrocarburos fueron adquiriendo un papel cada vez más importante mientras las industrias locales se hundían. A mediados de la década de 1970, llegaba crudo procedente de Oriente Medio que se bombeaba hacia el norte a través de oleoductos y suponía el 90 por 100 de todas las importaciones. Las autoridades alardeaban de que Marsella era el mayor puerto del Mediterráneo pero, si se excluían los productos petrolíferos, estaba claro que la función industrial del puerto estaba desapareciendo. Hoy, el puerto tiene un tráfico que no llega ni a la quinta parte del de Róterdam o la mitad del de Amberes, en términos de tonelaje total. En términos de contenedores, la proporción es mucho menor: Marsella está por detrás de Barcelona, Génova, Valencia y Le Havre¹⁰.

El declive de las industrias y del puerto de Marsella fue mucho más devastador en la medida en que coincidió con un gran periodo de expansión. Paradójicamente Marsella siguió creciendo mientras su industria cerraba y aumentaban las tasas de desempleo. Según el censo de 1954 contaba con 661.000 habitantes que, en 1968, ya eran 890.000. La cifra alcanzó su máximo, de 961.000 habitantes, en 1975. Todas las *communes* de los alrededores de Marsella crecieron enormemente a su costa a finales de la década de 1960 y principios de la de 1970. Entre 1968 y 1975 la población de Vitrolles creció un 166 por 100, la de Septèmes un 85 por 100, la de Cabriès un 58 por 100, mientras la de Marsella sólo creció un 2 por 100. Allí, el número de habitantes que se había ido incrementando sin cesar hasta alcanzar casi el millón, empezó a decrecer; en 1982 sólo contaba con 870.000 habitantes y en 1990 eran 800.000.

A partir de la década de 1970 la imagen de Marsella como una ciudad en manos del paro, la pobreza, la desertización urbana y la corrupción fue ganando terreno en los medios de comunicación nacionales. Acabó encapsulada en el cliché de ser «la Chicago de Francia». La sensación de crisis se acentuó en los años ochenta, a medida que la extrema derecha empezaba a hacer incursiones en los barrios obreros del norte y el este, capitalizando la debilidad de los últimos años del defferrismo para hacerse con el electorado de un PCF que perdía terreno rápidamente. En las elecciones municipales de 1983, una lista de candidatos de extrema derecha obtuvo un éxito notable haciendo campaña en contra de los inmigrantes, y en las elecciones legislativas celebradas tres años después, el Front National de Jean-Marie Le Pen, hasta entonces poco más que un grupúsculo, se convirtió en una fuerza a tener en cuenta en la región, donde obtuvo el doble de escaños que en el resto del país. La región de Provenza-Alpes-Costa Azul, pues, se convertiría en una base importante para el ascenso del Front National. En las elecciones presidenciales de 1995, Jean-Marie Le Pen obtuvo mejores resultados que Jospin en el departamento de Bocas del Ródano. Ese mismo año las tres alcaldías de Provenza cayeron en manos del FN. En 1997 obtuvieron

¹⁰ Las cifras proceden del Cour des Comptes, «Le grand port maritime de Marseille: blocage social et déclin», febrero de 2011.

el control de Vitrolles y se aseguraron un 25 por 100 de los votos en Bocas del Ródano en las elecciones legislativas nacionales.

En 1986, tras la muerte de Defferre, los socialistas iban a la deriva. Incapaces de ponerse de acuerdo en un candidato que lo sustituyera, optaron por Robert Vigouroux, un cirujano taciturno del que sólo se esperaba que abriera camino a un candidato oficial mejor cuando se celebraran elecciones municipales en 1989. Vigouroux decidió presentarse a las elecciones inesperadamente, lo que le costó la expulsión del Partido Socialista. Pero, sorprendentemente, obtuvo una gran victoria, derrotando a su rival gaullista por 20 puntos porcentuales y relegando al candidato del PS al tercer puesto. La administración Vigouroux parecía implicar una ruptura política en la vida de la ciudad, pero se instauró un claro continuismo en aspectos cruciales. Mantuvo la alianza entre el ayuntamiento y Force Ouvrière y siguió emprendiendo la construcción de carreteras y haciéndose cargo de los grandes proyectos que incidían sobre el refinado sistema consumista neo-urbano de Defferre, basado en el uso del automóvil. Se construyeron mejores circunvalaciones, complejos deportivos y estadios. Se amplió el centro comercial de La Valentine y se inició la construcción de uno nuevo, el Grand Littoral, inaugurado, en 1997, como el «mayor centro comercial de Europa». La proliferación de centros comerciales y autopistas de circunvalación, obligó a construir plazas de aparcamiento. Las plazas del centro se vieron metódicamente desfiguradas para construir aparcamientos subterráneos a cargo de compañías privadas que empezaron a cobrar por el derecho a visitar su zona. Los administradores de la ciudad se dieron cuenta rápidamente de que los aparcamientos podrían ser un instrumento de selección social: en 1991, cuando el ayuntamiento decidió empezar a excavar bajo La Plaine (oficialmente denominada Place Jean Jaurès), el concejal socialista señaló que eso les permitiría «elevar el nivel social» de los que frecuentaban el área.

En teoría, la máxima prioridad de la administración Vigouroux era «hacer que las clases medias volvieran a Marsella». Lo mismo afirmaría su sucesor, Jean-Claude Gaudin que, refiriéndose a sus políticas, decía: «Pretendo que la gente que paga sus impuestos vuelva a la ciudad»¹¹. Gaudin era un astuto maestro de escuela que había ejercido de concejal para el centro-derecha desde 1965, de manera que realizó su aprendizaje político en tiempos de Defferre. En 1995, cuando obtuvo la alcaldía al tercer intento, el ayuntamiento pasó a ser oficialmente de centro-derecha por primera vez en cuarenta años. Pero, en la práctica, Marsella se administraba según el mismo *modus operandi* que en tiempos del Partido Socialista. Gaudin se desplazó rápidamente hacia la izquierda para lograr un *rapprochement* a los funcionarios y Force Ouvrière.

Cuando inició su mandato, la imagen de Marsella empezaba a recuperarse de la pátina de crisis que la había velado en la década de 1980. Sobre todo

¹¹ *La Tribune*, 5 de diciembre de 2001.

en el ámbito de la cultura, pues los medios nacionales empezaron a hablar de la «movida» marsellesa, aludiendo a la efervescencia de la España posfranquista. Las novelas negras de Jean-Claude Izzo, las películas de Robert Guédiguian, la música de grupos locales como IAM y Massilia Sound System, los éxitos futbolísticos del Olympique de Marsella y la celebridad de Zinedine Zidane, todo contribuyó a darle a la ciudad un nuevo encanto. Se decidió restaurar zonas de la ciudad, antes dedicadas a la actividad productiva, para el consumo cultural: la fábrica de cigarrillos de La Belle de Mai, cerrada en 1989, se convirtió en 1992 en «un espacio para la investigación, producción y difusión de la creatividad contemporánea en todas sus formas». La Fiesta des Suds, un festival musical, atrajo a músicos de todo el mundo y se celebra en los muelles desde 1992. En el Festival de Marseille se puede ver danza, teatro, cine y eventos musicales y se celebra en distintos locales de la ciudad desde 1996.

Mientras, las autoridades locales soñaban con un centro nuevo, al que denominaban Euroméditerranée, que debía partir de los muelles y extenderse por el norte, desde La Joliette hasta Arenç. El proyecto se inició en 1994, con el apoyo del primer ministro Balladur y de algunas estrellas como Charles Aznavour. Tenía una dotación de 374 millones de euros a invertir entre 1996 y 2006; la mitad lo ponía el Estado central, y el ayuntamiento aportaba la cuarta parte. Era muy ambicioso; pretendía acoger a 10.000 residentes, crear entre quince y veinte mil empleos en quince años y urbanizar 1,2 millones de metros cuadrados de suelo; la mitad para oficinas y el resto para apartamentos, tiendas y locales de ocio. También contemplaba la inauguración de un Museo de las Civilizaciones de Europa y el Mediterráneo (MUCEM) que, tras muchos retrasos, ha de abrir sus puertas en la primavera de 2013, así como un cine, restaurantes, un aparcamiento subterráneo y un «muelle de prestigio» donde fondearán los cruceros. El buque insignia es una torre de treinta y tres plantas, la CMA Tower, una brillante losa de cristal y acero diseñada por la arquitecta-estrella Zaha Hadid para albergar el cuartel general de la mayor compañía naviera de Francia. Se terminó en 2010 y es el primer rascacielos de Marsella: todo un símbolo de fuerza y dinamismo. Supuestamente, debían inaugurarse a continuación cuatro edificios residenciales, lo que hubiera dotado a la ciudad de un *skyline* estilo Manhattan de ocasión. Debido a la explosión de la burbuja inmobiliaria en 2008, la construcción ha quedado suspendida, pero es probable que este pueril sueño se acabe haciendo realidad. Después de todo, las elites de todas las ciudades del mundo están obsesionadas con expresar su dominio del paisaje en vertical.

Oficialmente, Euroméditerranée estaba pensada para atraer a firmas comerciales y de logística, actividades vinculadas a la actividad portuaria. En realidad, el proyecto fue un increíble ejercicio de especulación dirigido al sector terciario con el puerto como cebo. En un estudio de 1999 ya se planteaban algunas dudas: «Las escasas perspectivas de desarrollo del puerto de Marsella, la falta de implicación del puerto en el proyecto y el carácter exclusivamente público de la operación convierten a Euromédite-

ranée en un gran proyecto municipal para el desarrollo de la ciudad en vez de en un plan para la recuperación del puerto¹². De hecho, lejos de erigirse en la base de la recuperación de la industria local, el proyecto refuerza la dependencia de la ciudad respecto del centro del Hexágono: el único corredor de transporte con el que realmente cuenta Euroméditerranée es el TGV que recorre la línea París-Marsella.

La ciudad como mercancía

La promoción de la ciudad como destino de moda fue mano a mano con el avance de la especulación inmobiliaria, generando una oleada de aburguesamiento que empezó a hacer realidad, por fin, el proyecto original de las elites de la década de 1990: la «reconquista» del centro de la ciudad. Toda la línea de costa del antiguo casco medieval se ha cerrado al tráfico y hoy es una senda por donde pasean los turistas. Los marineros, trabajadores de los muelles, pescadores y niños que buceaban en las aguas del Vieux-Port (denominado ahora «le New-Port» por sus impulsores), tendrán que irse a otra parte. El paseo marítimo ha dejado de ser un lugar, se ha transformado en un producto comercial que consta de espacios en los que no se puede vivir pero a los que se puede visitar.

La «renovación» del barrio de Le Panier es un buen ejemplo de que lo que importa es la imagen comercial y no la vida real. Este barrio, situado sobre una colina al norte del Vieux-Port, escapó milagrosamente a las demoliciones de 1943. Pero, tras 1955, siempre figuró en los proyectos de restauración del ayuntamiento. El resultado fue que muchos de los propietarios no pudieron seguir manteniendo sus casas y, en medio de un deterioro creciente, las familias empezaron a marcharse: entre 1968 y 1975 el vecindario había perdido una cuarta parte de su población. Las obras de renovación empezaron en 1972 y aceleraron el éxodo. Durante la oleada de especulación de la década de 1990, se alquilaron los apartamentos restaurados a unos precios imposibles para la mayoría de los residentes. El ayuntamiento pretendía convertir la zona en el «Montmartre de Marsella» y quería que los nuevos inquilinos fueran artistas, actores, académicos, estudiantes, etcétera, procedentes de otros distritos. Desaparecieron las tiendas y surgieron galerías de arte, cafés y restaurantes de moda. Los agentes inmobiliarios buscaron compradores y arrendadores en la capital. Hacia 1999, un periódico parisino dedicaba su suplemento a «Marsella: la revitalización del sector inmobiliario», y explicaba «cómo invertir en Le Panier».

En 2004 se empezó a emitir una serie de televisión denominada *Plus belle la vie*. Estaba ambientada en un barrio ficticio de Marsella, «Le Mistral», en una clara alusión a Le Panier. Desde entonces se han emitido más de dos mil episodios, lo que la ha convertido en la serie más larga y popular del

¹² Daniëlle Schirmann-Duclos y Frédéric Laforge, *La France et la mer*, París, 1999, p. 282.

país. Los actores hablan con voces carentes de entonación o personalidad y andan por una serie de lugares pintorescos y «típicos» de Marsella hechos de cartón piedra. A pesar de su pasmosa artificialidad, la serie ha llevado a turistas a Le Panier, donde acaban de abrir una tienda que vende recuerdos relacionados con la serie. Los viejos bares del *quartier* se han convertido en heladerías y las fachadas se han pintado de colores brillantes. El barrio de cartón piedra de la serie ha empezado a oscurecer al barrio real que, supuestamente, retrataba.

Probablemente, Marsella sólo sea la última ciudad de Francia en caer bajo la apisonadora del desarrollo neoliberal. Hubo un tiempo en el que cabía imaginar que, en el estado de semiconsciencia generado por el largo declive de posguerra, escaparía al destino de otras ciudades de Europa. Pero ese intervalo ha concluido: diez años de campañas orquestadas por los medios de comunicación pregonando que se ha acabado con la mala reputación de la ciudad gracias a su «fermento cultural» han creado el suntuoso envoltorio en el que vender un gran programa de aburguesamiento. Los turistas, a los que excita lo exótico pero incomoda la suciedad en las calles, se encuentran ahora como en casa, en un entorno limpio y seguro. Hubo que desmantelar el puerto industrial y su sistema operativo, expulsar a decenas de miles de marseleses a los suburbios y pasar por un largo período en el que se despreció y marginó a la ciudad, antes de convertirla en algo nuevamente atractivo para una clientela selecta. En otras palabras: hubo que destrozarse la ciudad para venderla.

Durante la mayor parte del siglo xx, Marsella gozaba de mala reputación en Francia debido a su *métissage*, es decir, su mezcla étnico-cultural. Recientemente se ha puesto de moda por la misma razón, se habla incluso de un «crisol à la marseillaise». En ambos casos, los espejismos ideológicos han prevalecido sobre la realidad. En 2005, por ejemplo, la revuelta de los jóvenes de los *banlieues* pareció detenerse a las puertas de Marsella. En realidad, se encendieron fogatas varias noches de ese otoño, se arrojaron cócteles molotov a la policía, se saquearon escuelas, se incendió un autobús y una banda de las viviendas de protección oficial de los alrededores casi destruye un supermercado en Le Merlan. La estrategia oficial parece haber sido silenciar esas protestas, no fuera ser que se extendiera el ejemplo y hubiera una conflagración. Lo cierto es que se incendiaron pocos coches. Puede que sea significativo que en Marsella no se use la palabra *banlieue*. Los vecinos hablan de «*quartiers*» del norte o «*quartiers* del este»; los *banlieues* siguen siendo parte de la ciudad. Sorprendentemente, el territorio fragmentado y disperso de Marsella aún es un lugar al que sus habitantes creen pertenecer. Los jóvenes, relegados a los márgenes septentrionales, siguen considerándose marseleses, no *banlieusards*.

Sin embargo, este sentido de pertenencia se enfrenta a una dura realidad: Marsella no es inmune a las tendencias de la sociedad francesa en su conjunto. El Front National sigue obteniendo muchos más votos en esa región que en otras. En las elecciones presidenciales de 2012, Marine Le Pen obtuvo

el 21 por 100 de los votos en Marsella, frente el 28 por 100 de Hollande y el 27 por 100 de Sarkozy. Fue la más votada en dos distritos electorales y quedó segunda, por muy poco, frente a Hollande en otro. La población africana del norte de la ciudad ha dado a finales del siglo xx un giro notable hacia un islamismo más agresivo y marcado. Entre el nacionalismo francés por un lado y el fundamentalismo islámico por otro, parece que la ciudad se está fragmentando en compartimentos. ¿Será lo suficientemente flexible como para superar este antagonismo estrecho de miras?

Por lo pronto, dominan el horizonte los preparativos para que la ciudad sea Capital Europea de la Cultura en 2013, el momento culminante del tercer mandato de Gaudin al frente del ayuntamiento. Si nos fijamos en ejemplos anteriores como el de Lille y Génova en 2004, Liverpool en 2008 o Essen en 2010, veremos el escenario de pesadilla de una ciudad esterilizada y repleta de policía. Eso sí, una ciudad, ¡tan *divertida!* Pseudo-eventos como este catalizan la transformación de la ciudad en una mercancía. Renaud Muselier, mano derecha del alcalde y apodado «Monsieur 2013», ha afirmado: «Debemos demostrar lo que pasa en Marsella, cambiar su imagen y acabar con la caricatura de una ciudad de huelguistas»¹³. Las elites económicas y políticas creen que «Marseille 2013» es una forma de dar renovado ímpetu al proyecto Euromediterrané. En marzo de 2009, el presidente de la Cámara de Comercio, Claude Gontard, dijo que era un «arma de guerra» que permitiría a la ciudad «ganar diez años». Gaudin ha hablado de una aceleración del desarrollo de la ciudad. Ya se ha anunciado la segunda fase de Euromediterrané, que abarcaría hacia el norte desde Arenc hasta Saint-Louis. Buscan inversores privados y, cuando los encuentren, estará justificada la demolición de núcleos del casco antiguo y la expulsión de la gente que vive allí.

Los preparativos para Marsella 2013 han hecho que broten cámaras de vigilancia como champiñones. Históricamente este tipo de cámaras se empezaron a instalar en los grandes almacenes en la década de 1970, luego pasaron a esos centros comerciales con los que el ayuntamiento ha cubierto todo el territorio. Ahora la idea es que en los espacios exteriores debe reinar la misma seguridad e higiene que en los centros comerciales. Se instalaron cámaras por primera vez en un espacio público en Noailles, en 2002, en una zona con un mercado al aire libre donde suelen comprar los pobres y los inmigrantes (Gaudin llegó a decir en una ocasión que era «inadmisible» que hubiera un zoco como este en Marsella). En el invierno de 2012 empezaron a aparecer pancartas por la ciudad con la leyenda «cáasting obligatorio» que indicaba el futuro emplazamiento de las cámaras. Las imágenes de vídeo se han convertido en un elemento esencial para el mantenimiento del orden público. Por un lado, *Plus belle la vie* atrae a millones de espectadores todas las tardes. Por otro, las cámaras de vigilancia monitorizan el centro de Marsella. Tanto si el propósito es divertir a los telespectadores con Marsella como telón de fondo como si se trata de vigilar a potenciales delincuentes plebeyos, la

¹³ Véase «Marseille 2013 n'aura pas lieu» y otros textos en la página web de los activistas, marseille-en-guerre.org.

ciudad se está convirtiendo en poco más que un soporte físico para sistemas audiovisuales, de ocio o de vigilancia.

Mientras, se supone que los habitantes de Marsella deben convertirse en espectadores de lo que solía ser su ciudad. Contamos, no obstante, con algunos indicios de que el pueblo aún no se ha resignado a su suerte. En mayo de 2009, los reparadores de barcos de la Union Nautique Marseillaise, a punto de perder sus empleos, se negaron a prestar el Hangar 15 para el Festival de Marsella: «No se bailará en un cementerio», declararon. El día de La Bastilla, en julio de 2007, algunos jóvenes de las viviendas de protección oficial cercanas a Cayolle, un distrito del sur donde se estaba construyendo un conjunto de chalés en medio de un bosque de pinos, quemaron la casa piloto al grito de: «¡No queremos burgueses aquí!». Desde el invierno de 2012 ha habido protestas constantes contra la videovigilancia en el centro de la ciudad. Cada día aumentan los signos que indican que Marsella sigue siendo una ciudad habitada, que aún no ha desaparecido tras los escaparates de las tiendas y las exposiciones de los museos.