

OASE
Landscape and Mass Tourism / Landscape and Mass Tourism
NAI Uitgevers/Publishers

002

LIKE BIJLSMA, TERENJA VAN DIJK AND FILIP GEERTS

EDITORIAL

Architecture and the Tourist Landscape

016

TOM AVERMAETE

TRAVELLING NOTIONS OF PUBLIC AND PRIVATE

The French Mass Tourism Projects of Candilis-Josic-Woods

046

MARIE WOZNIAK

SNOW SHIPS

French Alps, 1960-2000

078

LISA DE VISSCHER

THE MODERN AND THE EVERYDAY
Leisure-Culture during Les Trente Glorieuses

090

HELEN THOMAS

LANZAROTE, WONDERGROUND

110

BRUNO VAYSSIÈRE

PRODUCTION OF TOURISM AND TERRITORY

The Other Grands Ensembles

122

SALOMON FRAUSTO

BETWEEN THE TOURIST STRIP AND THE GRAND HOTEL

A Documentary Interpretation of Legorreta's Camino Real Hotel at Ixtapa

136

JOS BOSMAN

LEISURE AS A PROGRAMME, PURE NATURE AS A LOCATION

Free Form as an Architectural Motif

ISBN 90-5662-390-7



9 789056 623906 >

OASE
Landscape and Mass Tourism / Landscape and Mass Tourism
NAI Uitgevers/Publishers

002

LIKE BIJLSMA, TERENJA VAN DIJK AND FILIP GEERTS

REDACTIONEEL

Architectuur en het toeristische landschap

017

TOM AVERMAETE

REIZENDE NOTIES VAN PUBLIEK EN PRIVAAT

De Franse massatoerisme projecten van Candilis-Josic-Woods

047

MARIE WOZNIAK

SNEEUWSCHEPEN

Franse alpen, 1960-2000

079

LISA DE VISSCHER

HET MODERNE EN HET ALLEDAAGSE
De cultuur van de vrije tijd tijdens 'Les Trente Glorieuses'

090

HELEN THOMAS

LANZAROTE, WONDERAARDE

111

BRUNO VAYSSIÈRE

PRODUCTIE VAN TOERISME EN TERRITORIUM

De andere 'grands ensembles'

123

SALOMON FRAUSTO

TUSSEN DE TOERISTISCHE STRIP EN HET GRAND HOTEL

Een documentaire van Legorreta's Camino Real Hotel in Ixtapa (Aves 1800)

137

JOS BOSMAN

VRIJE TIJD ALS PROGRAMMA, VRIJE NATUUR ALS LOCATIE

Vrije vorm als architectonisch motief

[horizac]

democratised leisure, was crystallised in three major Paris trade shows: *Le Salon des Arts Ménagers* ('The Home Show'), *Le Salon de l'Automobile* ('The Auto Show') and later *Le Salon du Camping* ('The Camping Show'). The rise of the average salary not only granted the worker access to, but also allowed for the possibility to appropriate this modernity.

The consumerist gaze of the average citizen was particularly focused on the automobile market and the new offerings in household appliances. For the modern housewife the latter would launch a veritable revolution in the domestic universe. The competition around contemporary comfort had begun, in which new materials imported from the United States, such as plastic, nylon, Formica and stainless steel, grabbed the public's attention.

The car, brought within the reach of the majority of the population through mass production, remained the materialisation of freedom and speed, an escape from the everyday. Fascinated, Simone de Beauvoir would write, 'Je quittai Paris... Égarée par l'émotion des adieux, je tournais en rond dans les banlieues, puis je filais sur la Nationale 7, heureuse d'avoir devant moi ce long ruban de kilomètres pour me souvenir et m'imaginer.'⁵ The car became an obtainable object for which people could long and with which they could identify. Roland Barthes put it in this way: 'La Déesse: on vient la contempler chez les concessionnaires, on l'apriveise, on s'y loge, on s'y reconnaît.'⁶ The car rapidly appropriated an almost banal place in everyday life and became, along with the train and the metro, the most important mode of transport for working people. In the leisure arena as well, the car quickly gained ground: by 1964 65 percent of the French holiday-makers travelled to their destinations by car.⁷

Holidays as Extrapolation of Living

The core of the modern holiday-ideal is formed by a contradiction: the comfortable escape from everyday modern comfort. The refrigerator and the car are the symbolic opposite ends. The kitchen, the focus of the home, gets a new significance which is recharged with modern technological household appliances. This is the territory of the woman

and as the *maitresse de maison*, she is responsible for the well-functioning of the household. The terrain of the man is outdoors. He leaves each morning by car to work, not to return home, where dinner awaits him, until late in the evening.⁸ Work and housing, both underpinned by new technologies, formed the two halves of a balance within which the family was kept in equilibrium. The caricatural nature of this situation is brilliantly portrayed by Jacques Tati in *Mon Oncle* (1958), in which Mrs Arpel runs with a sponge and towel after the new American car in which her husband is proudly driving to work.

When an attempt was made within architecture circles to chart the emergence of consumer-society architecture at the start of the 1960s, it was no longer production, but consumption, that dictated the programme, in which leisure was positioned against labour and mobility against housing.⁹ In this context holidays unite the notion of leisure with that of mobility, since as the counterpart to a year's work they are also linked to going some place else, taking off on a journey. Yet it was not conceivable that this form of mobility formed the antithesis of housing. The French family had quickly adapted to a new domesticity highly dependent on comforts. Holidays are not just part of these modern comforts, they even beg the question of whether without such comforts they have any right to exist within the conditions of the modern Western consumer climate. It is worth noting how in 1951 the main attraction of both the *Salon des Arts Ménagers* and the *Salon de l'Automobile* was the caravan, future cult object. The camping-car turns out to be the perfect union of (feminine) domestic expectations and (masculine) longing for change and adventure, the convergence of housing and mobility. At the *Salon du Camping* as well, which first opened its doors in Paris in 1950, the classic 'canadienne', rustic symbol of solitude, quiet and union with nature, had to make way for spacious, comfortable family tents that would soon multiply into full-fledged villages along the French seaside.¹⁰

From both a commercial standpoint and in the eyes of the population, holidays came to be seen as moveable housing, in which the maintenance of the acquired comforts as well as the family as basic core remain intact. At the same time, holidays are an escape from the everyday routine, without being able to leave behind the comforts linked to this routine.

4 Kristin Ross, *Fast Cars, Clean Bodies. Decolonization and the Reordering of French Culture*, Cambridge (Mass.) 1995, p. 15-16.

5 Simone de Beauvoir, *Les Mandarins*, Paris (1954) 1976, p. 379.

6 Roland Barthes, *Mythologies*, Paris 1957, p. 151.

7 For the rest, 25% of the population travelled by train and 10% by bus, plane or by other means, see: Marc Boyer, *Le Tourisme*, Paris 1972, pp. 45-51 and *Que sais-je. Histoire du tourisme de masse*, Paris 1999.

8 Dumazedier op. cit. note 2, timetable for husband and wife within the family.



9 Lieven De Cauter, 'Kapitalisme', in: 'Dat is architectuur', Rotterdam 2001, p. 731.

10 Lionel Engrand, 'Se Récréer - du temps libre pour tous', *La ville en Tâtonnement*, exposition pour L'Institut Français d'Architecture, 2001.

5 Simone de Beauvoir, *Les Mandarins*, Paris (1954) 1976, p. 379.

6 Roland Barthes, *Mythologies*, Paris 1957, p. 151.

7 Verder reist 25% van de bevolking per trein en 10% per bus, vliegtuig, of andere vervoermiddelen, zie: Marc Boyer, *Le Tourisme*, Paris 1972, p. 45-51, en Marc Boyer, *Que sais-je. Histoire du tourisme de masse*, Paris 1999.

8 Dumazedier op. cit. note 2, dagindeling van man en vrouw binnen het gezin.

vanaf de jaren vijftig als een vloedgolf over het land.⁴

Deze nieuwe moderniteit, gekenmerkt door een nieuwe vorm van huiselijkheid, mobiliteit en gedemocratiseerde vrije tijd kristalliseert zich in drie belangrijke Parijse verkoopbeurzen: de *Salon des Arts Ménagers* (huishoudbeurzen), de *Salon de l'Automobile* (autobeurzen) en later de *Salon du Camping* (kampeerbeurzen). De toename van het gemiddelde werknemerssalaris gaf niet enkel toegang tot, maar ook de mogelijkheid tot toe-eigening van die moderniteit.

De consumptiegevoelige blik van de gewone burger is vooral gericht op de automarkt en het nieuwe aanbod aan huishoudapparatuur. Voor de moderne huisvrouw brengen deze laatste een ware revolutie teweeg in het huishoudelijk universum. De wedloop om het hedendaags comfort is begonnen, waarbij nieuwe, uit de Verenigde Staten geïmporteerde materialen zoals plastic, nylon, formica en roestvrij staal omwille van hun 'moderne' connotatie in de belangstelling staan.

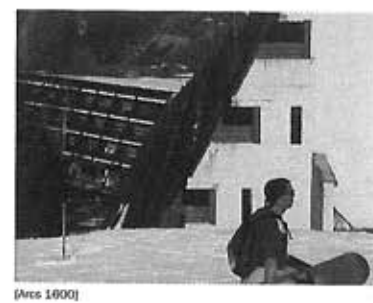
De auto, door de massaproductie binnen het bereik gebracht van de meerderheid van de bevolking, blijft de materialisatie van vrijheid en snelheid, een vlucht uit het alledaagse. Gefascineerd schrijft Simone de Beauvoir: 'Je quittai Paris (...). Égarée par l'émotion des adieux, je tournais en rond dans les banlieues, puis je filais sur la Nationale 7, heureuse d'avoir devant moi ce long ruban de kilomètres pour me souvenir et m'imaginer.'⁵ De auto wordt een bereikbaar object waarnaar men kan verlangen en waarmee men zich kan identificeren. Zo schrijft Roland Barthes: 'La Déesse: on vient la contempler chez les concessionnaires, on l'apriveise, on s'y loge, on s'y reconnaît.'⁶ Al snel verwerft de auto een bijna banale plaats in het alledaagse leven en wordt het naast de trein en de metro het belangrijkste vervoermiddel van de werkende bevolking. Ook op het gebied van vrijetijdsbesteding wint de auto terrein; tegen 1964 reist 65% van de Franse vakantiegangers met de auto naar zijn bestemming.⁷

Vakantie als extrapolatie van het wonen

De kern van het moderne vakantie-ideaal wordt gevormd door een contradictie: het comfortabel ontsnappen uit het alledaagse moderne comfort. De koelkast en de auto vormen hiervan de symbolische uitersten.

De keuken, het brandpunt van het huis, krijgt een nieuwe betekenis die wordt opgeladen door de moderne technologische huishoudapparaten. Dit is het territorium van de vrouw en als *maitresse de maison* is zij verantwoordelijk voor het goed functioneren van het huishouden. Het terrein van de man ligt buitenshuis. Hij vertrekt elke ochtend met de auto naar het werk en komt pas 's avonds laat thuis, waar het avondeten klaarstaat.⁸ Werken en wonen, beide ondersteund door nieuwe technologieën, vormen de twee helften van een balans waarbinnen het gezin in evenwicht wordt gehouden. Het karikaturale van deze situatie is schitterend in beeld gebracht door Jacques Tati in *Mon Oncle* (1958), waarin mevrouw Arpel met spons en handdoek achter de nieuwe Amerikaanse auto aan holt waarin haar man trots wegrijdt naar zijn werk.

Als men in architectuurkringen begin jaren zestig de opkomst van een consumptiemaatschappij-architectuur in kaart probeert te brengen, staat op het programma niet meer de productie maar de consumptie, waarbij vrije tijd tegenover arbeid komt te staan en mobiliteit tegenover wonen.⁹ Vakantie verenigt hierbij de notie van vrije tijd met die van de mobiliteit, aangezien vakantie als tegenhanger van een jaar werken ook steeds gekoppeld wordt aan verplaatsing, het op reis gaan. Toch kan men niet stellen dat deze vorm van mobiliteit het tegendeel vormt van het wonen. Het Franse gezin heeft zich snel aangepast aan een nieuwe huiselijkheid, die sterk comfortgebonden is. Vakantie maakt niet alleen deel uit van dit moderne comfort, men kan zich zelfs afvragen of ze zonder dit comfort enig bestaansrecht heeft binnen de condities van het moderne, westerse consumptieklimaat. Het is opvallend hoe in 1951 de attractie van zowel de *Salon des Arts Ménagers* als de *Salon de l'Automobile* gevormd wordt door de caravan, als toekomstig cultobject. De *camping car* blijkt de perfecte vereniging van (vrouwelijke) huishoudelijke verwachtingen en de (mannelijke) drang naar verandering en avontuur: de convergentie van wonen en mobiliteit.



[Arès 1900]



[Les Mémoires, Le Bélin]



[Les Mémoires, La Cuisinette]



[Arès 1900]



[Avoriaz]

where the role of architecture is reduced to that of a terminal, the end of an infrastructural network.

The question of a specific contemporary tourist landscape, in the mould of the 'grands ensembles', but with a much stronger interface with the site, thus seems to have been evaded: yes to motorway infrastructures with grassy embankments, even to super-sized intra-urban highways, without going so far as the parkways that can reach dozens of kilometres in North America.⁵ We cannot, a generation later, speak of a vast, pertinent, contemporary landscape dynamic genuinely engendered by the outside scale of these developments.

In contrast to the 'landscapes of energy', celebrated by François Béguin,⁶ also witnesses to the same era of massive industrialisation of the territory (hydro-electric dams, power lines), the French tourist development plans had nothing 'hard' to offer, at least nothing justified as being linked to a new form of production and specific use. Our tourists, neophytes, demanded nothing more than the most elementary functionalism of modernity, that is to say the sea, the sun and... hot running water.

Two hours' skiing at Les Arcs are enough to strike one with the power of a simple, traditional timber cabin positioned alone, almost teetering, on a rock, as much as the great waves of timber roofs designed by Charlotte Perriand seem to naturally melt into the bordering forest with the most simple of concerns for mimetic integration.⁷ The true 'machines à récréer' are truly the countless cable-cars, capable of re-editing the whole mountain landscape according to increasingly implacable applications of mechanistic logic.

Thus, if there has indeed been a global attempt at a systematisation of the landscape through the tourist architecture of that period, it seems not to have gone much beyond the stage of a hyper-functionality largely understandable in the context of this increasingly objectifiable modernity: what people wanted was the management of a *grenouillère* as the convergence of ski slopes that take you directly, without having to take off your ski boots, to the foot of your building and its over-heated common rooms.⁸ This as if it were an immediate face-to-face contact with your boat: nothing more, and certainly not pathos of global rewriting of these

particular locations (as in the *Reichsbahnen* with their curves carefully designed to reinforce the relationship with the nourishing earth of the Third Reich).⁹

Beyond the Cruise Ship?

The true mechanistic systems of modernity were ski lifts and cruise ships. Architecture, taking a back seat, limited itself to incorporating its 'clients' in large volumes, more or less anthropomorphic, fitted with promenade bridges on the intermediary and upper levels. The main burst of energy of this architecture thus remains the optimism of these megastructures with a free range, on top of the accessibility for the middle class to something that used to be, before the war, a privilege reserved to the elite, or at least to the sick and the tubercular.

Worse, although all the artificiality of those resorts that later came to be dubbed the 'third generation' resorts is quite well recognised, this artificiality is primarily only a direct prolongation of previously transposed innovations.¹⁰ In rereading Michel Bezançon's memoirs, for example, it is clear that at La Plagne an enterprise-culture of public works took over, quite simply, followed by redevelopments at the whim of sales (for instance such-and-such collective parking garage became a shopping gallery).

No pseudo-mammoth of the seas or of the snows from this era seems, in fact, to genuinely participate in a large-scale project of spatial and cultural reshaping as determinative as those taking place around the cities. Vast vessels of concrete, sometimes true cruise liners of steel run aground (in Port-Leucate) – we can hardly read into them much more than the will to produce a few macro 'machines-for-spending-our-leisure-time-together', like their predecessors of the seas already praised by Le Corbusier. It is difficult to detect any real collective stratagem that might have reached warp speed, worthy of the great Art Deco hotels of Miami, or more recently the towns, or rather 'gated communities' on offer by the Disney Corporation, at the very least as coded as the classic seaside or spa resort of the late nineteenth century.

As far as a large-scale territorial project is concerned, the case of the Landes is striking: we are in the nineteenth century, during the second empire, an era when the triumph of the railways has

4 In the 1960s Antti Lovag (1925), architect without a degree, or rather 'habitué' as he refers to himself, worked with Pascal Hausermann and Chanéac, one of the protagonists of the organic experiment in French architecture. Antti Lovag emphasised *auto-construction*, Hausermann a continued industrialised architecture and Chanéac the artificial landscape of the 'villes-cratères'. He built his first 'maison bulle' in Port La Galère; a second one was initiated in 1975 and acquired in 1989 by Pierre Cardin, who in the end did prefer his Venetian palazzo to Antti Lovag's 'palais-bulle'. Since the first model of 1969 the oeuvre of Antti Lovag developed for three decades to end up being registered as heritage in 1999. For this work see: Michel Ragon, *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes*, 1978, 1986, Éd. Casterman; Nouvelles architectures de maisons en France, 1978, Éd. du Moniteur; Joël Unal, *Pratique du voile de béton*, 1981, Éd. Alternatives; Marc Corelles, *Architecture Méditerranéenne*, 1981; Bruyas, *La Côte d'Azur*, 1999, Éd. Gilletta.

4 Antti Lovag (1925), architecte sans diplôme, ou plutôt 'habitué' comme il se réfère à lui-même, a travaillé avec Pascal Hausermann et Chanéac, l'un des protagonistes de l'expérience organique en architecture française. Antti Lovag insiste sur l'*auto-construction*, Hausermann sur l'architecture industrialisée et Chanéac sur le paysage artificiel des 'villes-cratères'. Il a construit sa première 'maison bulle' à Port La Galère; une seconde a été initiée en 1975 et acquise en 1989 par Pierre Cardin, qui a finalement préféré son palais vénitien à la 'maison bulle' d'Antti Lovag. Depuis le premier modèle de 1969, l'œuvre d'Antti Lovag s'est développée pendant trois décennies pour finir par être inscrite au patrimoine en 1999. Pour ce travail voir: Michel Ragon, *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes*, 1978, 1986, Éd. Casterman; *Nouvelles architectures de maisons en France*, 1978, Éd. du Moniteur; Joël Unal, *Pratique du voile de béton*, 1981, Éd. Alternatives; H. Marc Corelles, *Architecture Méditerranéenne*, 1981; J. Bruyas, *La Côte d'Azur*, Éd. Gilletta 1999.

5 See Christian Zaparka, *American Landscape*, New York 1997.

5 Zie Christian Zaparka, *American Landscape*, New York 1997.

niet verder te gaan dan het stadium van een hyperfunctionaliteit, volledig te begrijpen in de context van die meer en meer objectieerbare moderniteit: men eiste het beheer van een 'grenouillère', waar de skipistes op één punt samenkwamen die je allemaal, zonder je ski's uit te doen, brengen tot aan de voet van het gebouw met zijn gemeenschappelijke oververhitte ruimten.⁸ Dit als het ware tot recht tegenover je 'boot': niets meer dan dat, en zeker niet de pathetiek van het manipuleren van de beleving van deze specifieke locaties (in navolging van de 'Reichsbahne' met hun zorgvuldig berekende bochten om de band met de voedingsbodem van het Derde Rijk te versterken).⁹

Meer dan een cruiseschip?

De echte mechaniseringssystemen van de moderniteit zijn skiliften en cruiseschepen. De architectuur stelt zich, op de achtergrond, tevreden de 'klanten' in te voegen in grote min of meer antropomorfe volumes, gesierd met promenadedekken op de middelste en hogere niveaus. De voornaamste ervaring van deze megastructuren blijft dus het optimisme ervan in volle vrijheid, boven op de toegankelijkheid voor de middenklasse van iets wat vroeger, vóór de oorlog, een privilege was voor de elite, of ten minste voor zieken en tbc-lijdende.

Erger nog. Men bemerkt wel de kunstmatigheid van wat men achteraf de stations van de 'derde generatie' is gaan noemen, maar deze kunstmatigheid is niet meer dan een vervolg van de vorige geteleporteerde vernieuwingen.¹⁰ Wie bijvoorbeeld de *mémoires* van Michel Bezançon er op naleest, ziet dat in La Plagne de bedrijfscultuur van openbare werken de bovenhand had, gewoonweg gevolgd door aanpassingen naargelang de verkoop vlotte (een gemeenschappelijke garage wordt bijvoorbeeld een winkelgalerij).

Geen enkele pseudo-mastodont van de zee of de sneeuw uit die periode maakt deel uit van een grootschalig project van ruimtelijke en culturele herschikking dat zo bepalend is als de projecten rond de steden. Grote schepen van beton, soms echte gestrande passagiersschepen van ijzer (in Port-Leucate), men kan ze niet beschouwen als meer dan de wil om enkele 'macro-machines-om-de-vrije-tijd-samen-in-door-te-breng

en' te produceren, precies zoals hun verwanten op zee, reeds geprezen door Le Corbusier. Men kan er moeilijk een echte collectieve strategienlijst in zien, op een hogere versnelling overgeschakeld, de grote art deco-hotels van Miami waardig, of meer recent de steden. Er is eerder een overeenkomst met de 'gated communities', aangeboden door de Disney Corporation, die minstens zo gecodeerd zijn als de klassieke badplaatsen en kuuroorden van het einde van de negentiende eeuw.

Wat betreft het grootschalige territoriale project is het geval van de Landes treffend: we zijn dan in de negentiende eeuw, tijdens het tweede keizerrijk, in de tijd dat de triomferende spoorwegen ons wereldbeeld totaal hebben veranderd. Men begint een gigantische onderneming van herbebossing-en-bonificatie met een intensieve naaldbomenteelt in het vooruitzicht. De Franse industriële tak van de papierpulp, op correcte wijze aangetrokken door de spoorweg, was bijna geslaagd. Gelijktijdig met de opdracht van Racine in Languedoc begint Biasini in Aquitaine een uitgebreid project van kustplaatsen achter de duinstrook, met een zoutwater binnenkanaal dat de verbinding zou maken tussen de overblijvende meertjes. Op papier is het een perfect project, een aquatische megastructuur die als een influx een verlaten kust omvormt tot een echt landschap voor de toekomstige toeristische moderniteit. Vandaag blijft de eindbalans van deze mislukking zwaar: enkele verloren plekken, zonder meer, en met tot besluit een houtarchitectuur die slecht in schijn van de Landes is. Om dan nog te zwijgen over de derde kustopdracht voorbehouden aan Corsica, het traditionele gebied voor het 'impeachment' van de Franse staat.

Als we een hiërarchie aanbrengen, moeten we vooral de geslaagde kracht – en vooral beperkt tot La Grande Motte wat de kust betreft – van een BTP-technologie (Bâtiment et Travaux Publics) onthouden. Deze had haar deugdelijkheid al bewezen rond de steden. De civiele techniek en de bouwtechniek werden grondig geassocieerd (men mag dat wel zeggen met hun identieke funderingspalen), hetgeen zonder dirigistische technocratie waarschijnlijk niet mogelijk was geweest, maar deze alliantie was eigenlijk op korte termijn al veroordeeld door de weigerachtigheid van de privé-clients die hier de eerste drijfveer blijft van de vastgoedpromotie. Zo kregen we uiteindelijk een architectuur die zeker een



[Arcs 1900]



[Les Menages]



[Arcs 1800]



[Arcs 1800]



[Avoriaz]