



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**EPAU** GROUPEMENT  
D'INTÉRÊT PUBLIC  
**L'Europe des Projets  
Architecturaux et Urbains**



---

## **Una metrópoli compartida. Relatos de la transformación de Brest**

Amandine DIENER y Hélène MARTIN-BRELOT, noviembre de 2025

---

### **Resumen (3 500 caracteres)**

El segundo Cuaderno POPSU de Brest, «Una metrópoli compartida», redactado por Amandine Diener y Hélène Martin-Brelot, repasa la metamorfosis urbana de Brest. La obra explora la evolución de la ciudad, desde la necesidad de superar la imagen de una ciudad austera marcada por la reconstrucción de la posguerra hasta su actual ambición de afirmarse como una metrópoli de alcance regional e (inter)nacional, gracias a la redefinición de su identidad marítima y científica.

Ya en la década de 1970, el ayuntamiento multiplicó las iniciativas para redefinir la imagen de la ciudad y frenar la fuga demográfica. La ambición de convertirse en la capital de la Bretaña occidental, defendida por Georges Lombard, condujo a la creación de la Comunidad Urbana de Brest (CUB) en 1974. La creación de la Universidad de Bretaña Occidental (UBO) en 1969 supuso un hito importante para este objetivo, ya que puso en marcha los primeros elementos de una cooperación interterritorial que trasciende la ciudad-centro, limitada por su estatus simbólico de enclave militar.

La crisis económica de los años 80, caracterizada por un fuerte aumento del desempleo (del 5 % al 12 % entre 1975 y 1987) debido a la pérdida de puestos de trabajo en la Armada, impulsó a la ciudad a reconectarse con el mar. Eventos culturales (los «Jueves del puerto», 1989, Fiestas Marítimas de 1992) y la creación de Océanopolis (1990) contribuyeron a afianzar los cimientos de un orgullo colectivo. Paralelamente, el desarrollo del Technopôle Brest-Iroise (1988) dotó al territorio de recursos que lo distinguen en el ámbito científico, especialmente en las tecnologías marinas.

En 2014, la ley Maptam reconoce a Brest el estatus de metrópoli en virtud de su importancia estratégica en la punta de Bretaña, a pesar de su tamaño —215 000 habitantes—, lo que la convierte en la más pequeña de las 21 metrópolis francesas.

Desde entonces, la ciudad se ha embarcado en una «reconquista» territorial destinada a subsanar el «déficit simbólico» dejado por los efectos de una reconstrucción criticada. La rehabilitación de los Capucinos (2009-2017) y la construcción del primer teleférico urbano de Francia (2016) transforman el *centro de la ciudad* en el *corazón de la metrópoli*. La ciudad pone en valor su historia bajo la etiqueta «

Ciudad de arte e historia» y el concepto de «Brest, ciudad palimpsesto», mientras que el plan rector «Brest 2040, ciudad-paisaje en transición» compromete a la metrópoli con la transición ecológica.

Los esfuerzos por mejorar el atractivo económico parecen estar dando sus frutos: el desempleo ha pasado del 9,2 % en 2015 al 6,3 % en 2022. Estos esfuerzos se plasman en la nueva Estrategia Metropolitana de Desarrollo Económico «Cap 2030», aprobada en 2016 tras un amplio proceso de consulta en el que participaron cerca de 400 actores públicos y privados que elaboraron colectivamente un diagnóstico y definieron los retos y objetivos para el territorio de la punta de Bretaña.

El principal reto sigue siendo conciliar esta estrategia de competitividad, basada en el marketing territorial, con el mantenimiento de los grandes equilibrios sociales. Las externalidades negativas de las políticas de atractivo, que se traducen, por ejemplo, en el aumento de los precios inmobiliarios, afectan en primer lugar a la población estudiantil y a los más vulnerables. Brest intenta conciliar estos imperativos (atractivo y cohesión social) reforzando sus herramientas de participación ciudadana y reorientando sus proyectos en torno al vínculo entre el atractivo económico y la cultura popular.

## **Resumen (versión extensa)**

Este segundo Cuaderno de la Plataforma POPSU « Brest» <sup>1</sup>aborda la metamorfosis urbana de Brest y su trayectoria de metropolización. El texto traza la evolución de la ciudad, desde la cristalización de una imagen de ciudad austera, reconstruida tras la guerra, hasta la afirmación de su ambición actual de imponerse como una metrópoli de alcance regional e (inter)nacional, «capital de los océanos», a partir de la refundación de su identidad marítima y científica. Explora los retos que plantean su crecimiento demográfico y la búsqueda de atractivo, y traza la elaboración de estrategias que combinan el desarrollo económico y la mejora de la calidad de vida. Por último, analiza los intentos de renovación de su narrativa territorial, que se encuentran entre dos limitaciones: alcanzar un «tamaño crítico», por un lado, y mantener la cohesión social, por otro. En definitiva, lo que se propone en esta obra es la recuperación de una singularidad local en la trayectoria metropolitana.

Las dos autoras son Amandine Diener y Hélène Martin-Brelot. La primera es profesora titular de Historia y Culturas Arquitectónicas en la Escuela Nacional Superior de Arquitectura de Bretaña e investigadora del Grupo de Investigación sobre la Invención y la Evolución de las Formas (GRIEF). Sus trabajos se centran en la formación de los arquitectos y, de manera más amplia, en la historia, las teorías y las formas arquitectónicas y urbanísticas. Hélène Martin-Brelot es profesora titular de ordenación del territorio y urbanismo en la Universidad de Bretaña Occidental (UBO) y directora del Instituto de Geoarquitectura de Brest. Sus investigaciones analizan los mecanismos de concertación en los proyectos de ordenación del territorio a diferentes escalas.

El punto de partida de la obra recuerda el peso de la mala imagen que ha sufrido la ciudad de Brest desde las destrucciones causadas por la Segunda Guerra Mundial y la forma concreta que adoptó la reconstrucción. A partir de la década de 1970, sin embargo, el ayuntamiento puso en marcha una serie de iniciativas destinadas a redefinir su imagen con el fin de evitar la fuga demográfica. En este contexto, Brest fundó en 1974, en torno a sí misma, una comunidad urbana —una de las

---

<sup>1</sup> Le Moigne, Marthe; Prigent, Lionel, «Cooperar a través de la metrópoli. La agilidad de un pragmatismo brestoís», Cuaderno POPSU-Autrement, 2023.

primeras de Francia. Cuarenta años más tarde, la ley Maptam<sup>2</sup> le concede el estatus de metrópoli a pesar de su tamaño<sup>3</sup>, lo que supone un reconocimiento de su importancia estratégica.

En su primera parte, la obra repasa la «ambición metropolitana» de la ciudad en las décadas de 1950 a 1970. Durante este periodo, y mientras la población de Brest experimentaba un rápido crecimiento (+35,4 % entre 1954 y 1972), el proyecto metropolitano se centró en la consolidación económica de los sectores industriales civiles y terciarios. Georges Lombard, alcalde entre 1959 y 1973, defendió entonces la idea de un Brest como capital de la Bretaña occidental. Fue esta ambición la que condujo a la creación de la Comunidad Urbana de Brest (CUB) en 1974. Se realizaron esfuerzos para diversificar el empleo, partiendo del complejo industrial y portuario y de la reparación naval. La creación de la Universidad de Bretaña Occidental (UBO) en 1969 constituyó un hito importante de cooperación interterritorial que unió a Brest con su hinterland, mientras que el centro de la ciudad había quedado hasta entonces simbólicamente excluido por ser un enclave militar. Por último, la realización de la Zona de Urbanización Prioritaria (ZUP) de Bellevue (Brest II) ilustra la voluntad de controlar el desarrollo urbano, atrayendo a la población civil gracias a un «urbanismo de seducción».

Los años 80 se caracterizaron por una grave crisis económica que provocó un aumento del desempleo de 7 puntos (del 5 % al 12 %) entre 1975 y 1987, debido a la pérdida de puestos de trabajo en la Armada, el sector de la reparación naval y la construcción. Paralelamente, la ciudad sufrió un deterioro de su entorno urbano que percibían sus propios habitantes. Como respuesta, el Ayuntamiento y la CUB, dirigidos por el socialista Pierre Maille a partir de 1989, multiplicaron las iniciativas destinadas a mejorar la imagen y la vida en la ciudad mediante la rehabilitación de viviendas o la mejora de la red de autobuses. La ciudad se propone volver a conectar con el mar organizando eventos culturales como los «Jueves del puerto» (1989), Océanopolis (1990) y las Fiestas Marítimas (iniciadas en 1992 y celebradas posteriormente cada cuatro años). El conjunto de estas operaciones e iniciativas contribuye a afianzar el orgullo colectivo y a aumentar la notoriedad de la ciudad. El desarrollo del Technopôle Brest-Iroise (1988) permite al territorio destacar en el ámbito de la investigación, especialmente en los campos relacionados con las tecnologías marinas, lo que refuerza el tejido de pymes subcontratistas de las grandes empresas. A finales del siglo XX, los servicios terciarios representaban el 74 % de los puestos de trabajo (frente al 55 % en 1970), mientras que las grandes infraestructuras (el Hospital Universitario de Cavale-Blanche, Le Quartz, la ampliación del aeropuerto, etc.) culminaban esta primera etapa de la construcción metropolitana.

Cuando François Cuillandre asumió el cargo en los gobiernos municipal y metropolitano (la CUB pasaría a denominarse Brest Métropole Océane en 2005), en marzo de 2001, se dio claramente prioridad a las grandes obras y al atractivo de la ciudad. Brest se enfrentaba entonces a una paradoja demográfica: a pesar de una dinámica de empleo comparable a la de Rennes, el aumento de la población era mucho más modesto, sobre todo debido a su ubicación en el extremo occidental. Para hacer frente a este desequilibrio, la metrópoli puso en marcha colaboraciones a escala regional mediante la creación, impulsada por la DATR, del Espacio Metropolitano Loira-Bretaña (EMLB), que agrupa, además de a Brest, a las cinco aglomeraciones de Angers, Nantes, Rennes y Saint-Nazaire. El estatus de metrópoli concedido en 2014 se percibe a nivel local como un reconocimiento por parte del Estado de la capacidad de Brest para estructurar redes y desempeñar un papel impulsor fundamental para la punta de Bretaña, a pesar de tener una población inferior a 400 000 habitantes. Sin embargo, la ampliación del perímetro institucional de Brest Métropole, que en su momento se barajó, no llegó a materializarse, al tropezar con el «tamaño crítico» y el temor a una metrópoli depredadora («la crítica del tamaño») expresado por las mancomunidades vecinas. Los esfuerzos por reforzar el atractivo, favoreciendo la implantación

---

<sup>2</sup> Ley n.º 2014-58, de 27 de enero de 2014, de modernización de la acción pública territorial y de refuerzo de las « » metropolitanas.

<sup>3</sup> Con 215 000 habitantes, es la más pequeña de las 21 metrópolis del país.

La presencia de grandes empresas (Ikea), la densificación de las redes de transporte (con el tranvía o el teleférico) y la construcción de grandes equipamientos culturales (Arena, Capucins) no han logrado frenar este ciclo de estancamiento demográfico del centro de la ciudad.

La segunda parte de la obra es el relato de una reconquista. La reconstrucción del centro de la ciudad, dirigida en la posguerra por Jean-Baptiste Mathon, había sido criticada por su impermeabilización, sus núcleos de manzanas hormigonadas y su falta de acceso al mar. Pero hubo que esperar hasta la década de 1980 para que se pusieran en marcha iniciativas destinadas a subsanar este «déficit simbólico». En 1982, el concurso de ideas «Un corazón para mi ciudad» inauguró una era de proyectos culturales y urbanos, que consideraban el arte como palanca para la transformación de los espacios públicos. Esta dinámica continuó, más allá del cambio de gobierno de 1993 (con la llegada al poder de un alcalde de derechas, Jacques Berthelot), con la instalación de las fuentes de Siam, obra de Marta Pan (1988-89), y posteriormente con la remodelación de la Place de la Liberté, a cargo de Bernard Huet (1996).

En la línea de este proceso de reconquista, la organización de las Fiestas Marítimas (1992) supuso el redescubrimiento de las orillas del Penfeld por parte de los habitantes. Al mismo tiempo, la ciudad recupera progresivamente los terrenos militares, lo que conduce a la creación de un puerto deportivo (2010), a la rehabilitación de la meseta de los Capuchinos (entre 2009 y 2017) y a la puesta en marcha del primer teleférico urbano de Francia (2016). Estos proyectos tienen como efecto ampliar los límites geográficos del centro hacia el puerto y la orilla derecha, transformando el «centro» en el «corazón de la metrópoli». La ciudad también está llevando a cabo una puesta en valor de su historia y su arquitectura, en particular la de la Reconstrucción. En 2017 se obtuvo la distinción «Ciudad de arte e historia» siguiendo una línea directriz articulada en torno a «Brest, ciudad palimpsesto», destinada a afirmar la capacidad de la ciudad para reinventarse y distinguirse. Por último, la marca «Brest Life» se registró en 2015 para promocionar el territorio y atraer a trabajadores y estudiantes, dentro de una lógica de marketing territorial.

En materia de políticas de ordenación territorial, la Metrópoli adoptó en 2021 el plan rector «Brest 2040, ciudad-paisaje en transición», diseñado por el Studio Paola Viganò, que propone una nueva definición del territorio basada en el concepto de «ciudad-paisaje», con el objetivo de redefinir el imaginario de los habitantes e iniciar una transición ecológica en una ciudad que no es ajena al aumento de las temperaturas. El proyecto de renovación urbana «Siamorphose», en el centro de la ciudad, tiene por objeto, por su parte, la revegetación y la desimpermeabilización de los suelos, en el marco de la lucha contra el calentamiento global. La puesta en servicio de la segunda línea de tranvía, prevista para 2026, y los proyectos de rehabilitación de los mercados de Saint-Louis y de la prisión de Pontaniou pretenden consolidar esta dinámica de restauración puesta en marcha en el corazón de la metrópoli.

La tercera y última parte del texto se centra en las políticas de atractivo tanto económico como residencial. La adopción de una Estrategia Metropolitana de Desarrollo Económico (SMDE) en 2016 había dado prioridad a la subsanación del déficit de infraestructuras, partiendo de tres ejes principales: la accesibilidad ferroviaria, el puerto y la banda ancha de muy alta velocidad. Estos esfuerzos parecen haber dado sus frutos, ya que la tasa de desempleo ha descendido del 9,2 % en 2015 al 6,3 % en 2022, mientras que la metrópoli ha dejado de ocupar los últimos puestos en las clasificaciones nacionales. Sin embargo, el reto demográfico sigue siendo crucial. La nueva Estrategia de Desarrollo Metropolitano (SMDE) «Cap 2030» identifica ocho sectores con gran potencial de futuro, en línea con la agenda orientada a fomentar el atractivo y la competitividad, en un contexto en el que el reto demográfico sigue presente: las energías marinas renovables, la tecnología sanitaria, el sector espacial, la ciberseguridad, las industrias culturales y creativas, el aprovechamiento de la biomasa marina, la economía de la tercera edad y la inteligencia artificial. La estrategia hace hincapié en la singularidad de Brest, valorizando el «espíritu libre» forjado por el vínculo con la naturaleza, la capacidad de transformación y el «modelo social de Brest», caracterizado por una fuerte cohesión y menores desigualdades en el nivel de vida.

En este sentido, la puesta en marcha de políticas de atracción y la consolidación de Brest como destino turístico exponen a la ciudad a gestionar tensiones que podrían desestabilizar la cohesión social. El aumento de los precios inmobiliarios (+32,2 % entre 2015 y 2020) afecta especialmente a la población estudiantil y ejerce presión sobre el parque de viviendas sociales. Para remediar estos posibles desequilibrios, las políticas públicas intentan apoyarse en la participación ciudadana para la renovación urbana, mientras que las ambiciones de competitividad científica y tecnológica se combinan con iniciativas destinadas a la conservación de los recursos y los entornos naturales. Proyectos emblemáticos en curso, como la transformación de las Halles Saint-Louis en un espacio de vida popular o la reconversión de la prisión de Pontaniou en un centro cultural, confirman la voluntad de conciliar el atractivo económico, la transición ecológica y la cultura popular.

Esta obra traza así la construcción de la metrópoli de Brest a la luz de su historia. Siendo la metrópoli más pequeña de Francia, ha logrado superar el complejo demográfico para convertir sus ambivalencias geográficas y militares (una ciudad orientada hacia el mar pero de difícil acceso) en una fortaleza con la que construir un nuevo discurso. Las políticas públicas actuales apuestan, con este fin, por el desarrollo de un sentimiento de pertenencia y de apego a la ciudad. El libro también señala las externalidades negativas de las políticas de atracción y del marketing territorial, empezando por el riesgo de una instrumentalización del relato metropolitano al servicio de una lógica performativa, que podría desequilibrar los equilibrios sociales.

## **Debates y retos**

El texto pone de relieve varios debates y tensiones cruciales que animan las políticas públicas en Brest —y en otras metrópolis—. Estos debates se refieren a la legitimidad de su estatus, a la conciliación entre el atractivo económico y la equidad social, así como a la forma de conjugar la reconstrucción material de la ciudad y la refundación de su imagen.

### 1. Tamaño crítico y crítica del tamaño

Uno de los debates que plantea el libro se refiere a la legitimidad y al perímetro de la metrópoli, debido a la paradoja demográfica de Brest. Por un lado, Brest figura como la metrópoli más pequeña de Francia. Obtuvo su estatus en 2014 mediante una excepción al umbral demográfico de 400 000 habitantes, como reconocimiento de su estrategia política y su capacidad para establecer redes, más que por su peso demográfico. Pero esto no deja de tener repercusiones en la capacidad de la metrópoli para coexistir y competir con ciudades como Rennes y Nantes en el contexto del Gran Oeste. Por otro lado, la metropolización de Brest ha suscitado entre sus vecinas el temor a que se consolide una metrópoli depredadora que, en beneficio propio, agote los recursos económicos. Por último, la combinación de estos dos elementos plantea la cuestión de las condiciones de financiación de los gastos derivados de su condición de centro. ¿Está la metrópoli de Brest en condiciones de financiar equipamientos cuyo alcance trascienda sus ocho municipios miembros?

### 2. Atractivo económico y cohesión social

Al igual que en todas las metrópolis de Francia, y en prácticamente todas las entidades territoriales, las políticas públicas se ven sometidas a dos imperativos, en parte contradictorios, o, en cualquier caso, en los que el pleno cumplimiento de los objetivos de uno puede contribuir a debilitar al otro. ¿Cómo desarrollar una estrategia de atractivo y competitividad (en este caso a través de la SMDE «Cap 2030» y sus ocho sectores con futuro) sin crear nuevas desigualdades socioespaciales? ¿Cómo conciliar la competitividad científica

y tecnológica con la atención prestada a las poblaciones más vulnerables y a los entornos naturales? ¿Es el marketing urbano la herramienta más adecuada para redefinir un relato territorial? ¿Cómo hacer frente a la crisis inmobiliaria, provocada en parte por el renovado atractivo del mercado de Brest y que corre el riesgo de desestabilizar la cohesión social, al agravar la precariedad de los estudiantes y de quienes solicitan viviendas sociales?

### 3. La puesta en valor del patrimonio y la cuestión de la identidad urbana

En relación con lo anterior, la obra propone una reflexión estimulante sobre las cuestiones de la identidad urbana y la reconstrucción material. En una ciudad marcada por las destrucciones de la guerra y, posteriormente, por una reconstrucción que suscitó menosprecio, e incluso estigmatización, el reto de recuperar la imagen de la ciudad —y, por ende, la identidad urbana— ha sido fundamental en las políticas públicas desde hace medio siglo para subsanar este «déficit simbólico». Así, las autoras sitúan en una perspectiva a largo plazo las políticas de distinciones oficiales (Ciudad de Arte e Historia) o los instrumentos de *city branding* («Brille palimpseste»). También desde esta perspectiva proponen analizar la articulación entre la historia y los proyectos contemporáneos, como el plan rector «Brest 2040, ciudad-paisaje en transición», que busca tejer un continuo de proyecto urbano entre el Brest histórico y el «nuevo» Brest.

## Redes sociales (LinkedIn)

📖 [Cuadernos POPSU] «Una metrópoli compartida: relatos de la metamorfosis de Brest», de Amandine Diener y Hélène Martin BreLOT

📖 Descubre el último Cuaderno de POPSU —Plataforma de observación de proyectos y estrategias urbanas—, publicado por Editions Autrement. Esta colección recopila los conocimientos generados a lo largo de los trabajos de investigación-acción del programa POPSU Métropoles.

📖 Asociada durante mucho tiempo a la imagen de una ciudad gris con vocación esencialmente militar, Brest se presenta ahora como un territorio dinámico y atractivo. Ya en la década de 1970, la ciudad puso en marcha estrategias de ordenación para revitalizar su centro y afirmar su identidad. Convertida en metrópoli en 2014, hoy apuesta por su historia, marcada por la solidaridad humana y territorial, y por su papel marítimo, para posicionarse como capital de los océanos. Este estudio explora la evolución de su narrativa urbana y de las políticas públicas que la acompañan.

- ¿Cómo ha reinventado la metrópoli más pequeña de Francia su narrativa urbana para conciliar la competitividad científica con un modelo social único?
- ¿Cómo ha logrado la ciudad romper con la imagen de territorio austero heredada de la reconstrucción? ¿Cómo ha conseguido volver a conectar con el mar apostando por la ciencia y la tecnología, por grandes festivales culturales y por proyectos de ordenación urbanística?
- ¿Cómo, a pesar de su tamaño, logró obtener la condición de metrópoli durante los debates que condujeron a la aprobación de la ley Maptam?
- ¿Cómo se esfuerza por combinar el atractivo económico mediante herramientas de marketing urbano con la preservación del modelo social de Brest, basado en la cohesión social y el orgullo colectivo de pertenecer al territorio?

👉 Puede consultar este cuaderno a través del siguiente enlace: [XXX](#)

Muchas gracias a Amandine Diener y Hélène Martin BreLOT, a la Universidad de Bretaña Occidental, a la Metrópoli de Brest, a ADEUPA, así como a la editorial Éditions Autrement.

#POPSU #urbanismo #metrópoli #imagen #atractivo #cohesiónsocial #BrestLife

POPSU Transitions está gestionado por el GIP «Europe des projets architecturaux et urbains» y desarrollado gracias al apoyo de la DGALN - Vivienda, Urbanismo y Rehabilitación, del PUCA (Plan de Urbanismo, Construcción y Arquitectura), de los Ministerios de Ordenación del Territorio y Transición Ecológica, de la ADEME, del Instituto CDC para la Investigación del Grupo Caisse des Dépôts, de France Urbaine y de Intercommunalités de France. También cuenta con la cofinanciación de Brest Métropole y de las entidades locales participantes.

Nicolas Maisetti - Guillaume Lacroix - Jean-Baptiste Marie