

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tesisenxarxa.net) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tesisenred.net) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tesisenxarxa.net) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CATALUÑA

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona
Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio
Doctorado en Urbanismo

Tesis Doctoral

**MOVIMIENTO MODERNO Y LOS PROYECTOS DE LAS
ESTACIONES TURISTICAS DE LANGUEDOC-ROUSSILLON:**

La Grande-Motte y Port Leucate-Barcarès.

Realizada por:

Arq. Izol Emilia Marez López

Director de Tesis:

Dr. Ricard Pié Ninot

Barcelona, España. 29 de febrero de 2012.

ABSTRACTO

A partir del siglo XIX, la producción del espacio turístico ha pasado por transformaciones derivadas de las necesidades emergentes de la sociedad. En la primera mitad del siglo XX, el turismo en Francia tuvo un gran cambio cuando a las clases populares se les concedieron vacaciones pagadas. Durante los periodos de descanso, motivados por tener contacto con la naturaleza y el mar, los veraneantes comenzaron a desplazarse masivamente hacia el litoral francés, en algunas ocasiones en sus casas rodantes para acampar en la playa. Estos fueron los orígenes del turismo masivo del sol y playa que se desarrolló con éxito en años posteriores.

Esta tesis estudia las acciones que el gobierno francés llevo a cabo durante los años 60 para afrontar al turismo masivo de sol y playa. Estas acciones tuvieron como objetivo responder al desequilibrio económico del territorio francés. La tesis se centra en el análisis de los proyectos de dos estaciones turísticas de fundación *ex - nihilo* que forman parte de la *Ordenación turística de litoral de Languedoc-Roussillon*: La Grande-Motte y Port Leucate-Barcarès, proyectos en donde Jean Balladur y Georges Candilis, *architectes en chef* de las estaciones, manifestaron sus propias percepciones de la arquitectura moderna.

El principal objetivo de la tesis es conocer valores, relaciones y aportaciones del Movimiento Moderno a la arquitectura y urbanismo de los casos de estudio. El análisis crítico de los proyectos abre la posibilidad de estudiar las repercusiones e influencia de los proyectos de las estaciones turísticas, al espacio turístico internacional. La tesis está estructurada en dos partes. La primera parte conforma un marco teórico e historiográfico explicando los temas que permitieron conocer el contexto en el que se desarrollaron los proyectos de las estaciones turísticas. La segunda parte, describe planes y proyectos con el propósito de estudiar la aplicación de los principios modernos en su concepción urbana-arquitectónica y analizar la posible adaptación de estos principios a la arquitectura del ocio.

El desarrollo de las ciudades balnearias durante el siglo XIX, ocasiono el consumo del territorio litoral y la transformación del paisaje. En la primera mitad del siglo XX, las instalaciones balnearias utilizadas habitualmente perdieron vigencia cuando las masas invadieron las costas europeas dando origen al turismo masivo de sol y playa. Como consecuencia, las principales instalaciones de la tradicional ciudad balnearia sufrieron cambios y adaptaciones a las nuevas necesidades de la sociedad. A mediados del siglo XX, el auge de la navegación de *plaisance* origino el nacimiento de los *ports de plaisance*,

elementos urbanos detonantes de actividad náutica del litoral francés y causantes del giro que dieron las actividades en las ciudades balnearias. En la posguerra, el Gobierno Francés afrontó los problemas de la reconstrucción del país y el déficit de vivienda mediante la utilización oficial del *orden abierto* -establecido en la Carta de Atenas- para la construcción de vivienda colectiva localizada en la periferia, alejándolas de los centros urbanos franceses. Lo que tuvo como consecuencia la producción masiva de los *grands ensembles*. La rigidez y falta de flexibilidad de los principios establecido en la Carta de Atenas genero su revisión y reformulación por parte de los arquitectos del TEAM 10, grupo de arquitectos de la tercera generación del Movimiento Moderno que aportaron nuevas formas de organización urbana.

En Francia, el Equipo *Candilis-Josic-Woods* fue el principal representante de la puesta en práctica de los conceptos teóricos del TEAM 10. El Equipo aplicó los temas generales del TEAM 10 en sus proyectos de conjuntos de vivienda y en los estudios para resolver el problema del hábitat para las masas. Cuando se separó del Equipo, de manera personal, el arquitecto Georges Candilis creó un discurso teórico respecto a la arquitectura del ocio derivado de sus experiencias en la arquitectura y el urbanismo dedicados al turismo, el cual, se vio reflejado en sus obras que incluyen remodelación de puertos, hoteles, planes directores y vivienda de vacaciones.

Las acciones que se llevaron a cabo para afrontar el inminente desarrollo del turismo masivo de sol y playa en los años 1960 coincidieron con políticas oficiales de ordenación del territorio que integraron el turismo a las actividades susceptibles de ser explotadas. Uno de los proyectos turísticos implementados por el Gobierno francés que contribuyo al desarrollo económico de Francia fue la *Ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon* a cargo de la *Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale* (DATAR). Esta iniciativa tuvo como objetivo impulsar el desarrollo socioeconómico de la región que había permanecido con una precaria estructura agrícola. Para lograrlo se creó la Misión Interministerial, encargada de operar la política turística determinada por la DATAR. Antes de llevar a cabo la transformación de la región se realizaron actividades preliminares como fue la erradicación de los mosquitos para volver al territorio apto para el desarrollo del turismo y la previa adquisición de terrenos para evitar una futura especulación.

En 1964, el marco legal de la *Ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon* fue establecido en el *Plan de urbanismo de interés regional* (PUIR). El plan contempló una nueva estructura del litoral de la región basado en el establecimiento a lo largo del litoral de *unidades turísticas*, zonas verdes protegidas, estaciones turísticas *ex - nihilo* y un sistema de *ports de plaisance* de nueva creación o remodelados. Los proyectos de nuevas estaciones turísticas consideraron al *port de plaisance* como el elemento concentrador de las principales

actividades de la estación. Las primeras estaciones construidas en diferentes extremos de la región fueron La Grande-Motte y Port Leucate-Barcarès, ciudades *ex - nihilo* destinadas al turismo masivo de sol y playa. Los proyectos fueron condicionados por el sitio, el clima y las actividades turísticas. La tesis estudia las aportaciones del Movimiento Moderno en la concepción de los proyectos. La investigación estuvo orientada a la búsqueda de la aplicación de los principios modernos en la concepción urbana y arquitectónica en las diferentes etapas del proceso del diseño.

En dos anteproyectos de La Grande-Motte, fue detectada la aplicación de los principios del *orden abierto* en la concepción urbana. En la concepción arquitectónica difieren, la arquitectura de un anteproyecto se basa en la utilización del edificio bloque sobre pilotes con parasoles en fachada para la configuración de una arquitectura de vacaciones. El otro anteproyecto presenta un edificio continuo compuesto por logias, que generan una fachada con juego de luz y sombra. En ambos anteproyectos se puede observar un pasillo cubierto en planta baja ya sea por la existencia de pilotes o una serie de arcos. Un tercer anteproyecto propone una ciudad con canales navegables que atraviesan una megaestructura vertical escalonada que permite la instalación de terrazas.

En el proyecto final de La Grande-Motte, la estructura urbana gira alrededor del *port de plaisance* localizado en el barrio denominado *centre-ville* que concentra la mayoría de las actividades recreativas y el equipamiento comercial. El proyecto elimina los elementos urbanos tradicionales de la ciudad balnearia: paseo marítimo y frente de mar. El trazo diagonal de los edificios respecto a la playa abre la posibilidad a los inmuebles localizados frente al mar de gozar de la vista de mar sin privilegios. La estructura urbana parte de un sistema vial jerárquico que se caracteriza por las vías que finalizan en *parkings-terminus* y *cul-de-sac*. El proyecto denota una preferencia por los espacios libres que incluyen plazas, jardines y espacios verdes públicos poco tradicionales como el parque lineal (*parkway*), un paseo peatonal que conecta la playa con el interior de la estación.

La Grande-Motte aplicó el concepto moderno de zonificación en donde cada zona es un barrio con densidad urbana y tipología arquitectónica diferente a los otros. Predomina la vivienda colectiva en inmuebles en altura de forma piramidal que innovan con sus *fachadas-celosías*. La concepción arquitectónica se apoyó en una reglamentación arquitectónica que establece la normativa para crear una ciudad homogénea y en armonía con la naturaleza.

El análisis de los anteproyectos de la estación Port Leucate-Barcarès de Georges Candilis, demostró la adaptación de los conceptos teóricos formulados anteriormente por el arquitecto en su etapa de trabajo con sus compañeros Alexis Josic y Shadrach Woods, inmersos en la

etapa de revisión de los principios modernos de la *Carta de Atenas*, formando parte del grupo de arquitectos del TEAM 10. Un primer esbozo de Georges Candilis plantea una megaestructura vertical que recorre todo el sitio de forma zigzagueante y se articula con megaestructuras horizontales o *webs*, concebidos como puntos densos que concentran espacios conectados por patios. Otro anteproyecto propone una megaestructura vertical, que recorriendo todo el terreno, concentra toda la vivienda colectiva. Las plazas de estacionamiento se localizan en puntos estratégicos mientras que canales navegables recorren el terreno conjuntamente con los edificios conectando el mar con el estanque.

La concepción urbana del proyecto final de Port Leucate-Barcarès, se basó en el concepto de zonificación y un sistema vial jerárquico. Cada zona representa un barrio de viviendas individuales o colectivas de baja, mediana o alta densidad. Una vía rápida atraviesa toda la estación conectándola con el exterior. Vías secundarias y terciarias surgen de la vía rápida para acceder al interior de la estación en la cual predomina el privilegio al peatón con calles cerradas o *cul-de-sac*. Georges Candilis integro a la estación turística el concepto *stem* proponiendo una calle-comercial-peatonal que conecta el mar con el estanque ofreciendo en su recorrido el equipamiento comercial y recreativo.

En la concepción arquitectónica del hábitat para vacaciones se manifiestan los estudios anteriores de Georges Candilis en su preocupación de resolver los problemas de vivienda para las clases menos privilegiadas. La estación de Port Leucate-Barcarès ofrece una diversidad tipológica de hábitat de ocio que depende de las necesidades de alojamiento. Los inmuebles colectivos se caracterizan por el uso de terrazas, logias y balcones comúnmente acoplados a 45°. Las viviendas individuales se caracterizan por el patio como elemento central de la vivienda. Se establecen nuevas tipologías como las marinas para la vivienda individual y colectiva y los *villages de vacances* para el alojamiento social. En la arquitectura del equipamiento urbano-turístico se adaptó el sistema *web* para algunos centros comerciales y se utilizaron las tramas direccionales para la concepción de pabellones comerciales e instalaciones de playa.

Además de la bibliografía base, la tesis ofrece las referencias bibliográficas que fueron revisadas para la selección de documentos que fundamentan el texto de la tesis. La información obtenida en jornadas de trabajo durante la estancia de investigación en París en el *Centre d'archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*, fue clasificada de acuerdo al tema y al periodo de estudio, de manera que pueda orientar a futuros trabajos relacionados con el estudio de la arquitectura moderna y turismo.

ABSTRACT

From the nineteenth century, the production of tourism areas has gone through changes triggered by the emerging needs of society. In the first half of the twentieth century, tourism in France had a big change when the working classes were given paid vacations. During rest periods, motivated by contact with nature and the sea, vacationers began to move massively to the French coast, sometimes in their RV, to camp on the beach. These were the origins of sun and beach mass tourism that was successfully developed in later years.

This thesis examines the actions that the French government carried out during the sixties, to address the mass tourism of sun and beach. These actions were intended to respond to the economic imbalance of France. The thesis focuses at the analysis of the projects of two founding tourist resorts *ex-nihilo* as part of Coastal tourism management in Languedoc-Roussillon: La Grande-Motte and Port Leucate-Barcarès, projects where Jean Balladur and Georges Candilis, *architectes en chef* of the stations, expressed their own perceptions of modern architecture.

The main goal of the thesis is to find values, relationships and contributions of the modern movement to architecture and urbanism of the case studies. Critical analysis of the project opens the possibility of studying the impact and influence of tourism station projects, to the international tourism areas. The thesis is structured in two parts. The first part forms a theoretical and historiographical framework explaining the issues that led to know the context in which tourist resorts projects were developed. The second part describes plans and projects to study the application of modern principles in urban and architectural design, and analyze the possible adaptation of these principles to the architecture of leisure.

The development of seaside resorts in the nineteenth century, caused the coastal land consumption and landscape transformation. In the first half of the twentieth century, the spa facilities commonly used, lost force when the mass invaded European coasts, giving rise to sun and beach mass tourism. As a result, the main facilities of the traditional seaside resorts underwent changes and adaptations to the changing needs of society. At mid-twentieth century, the rise of sport navigation, originated the birth of the *ports de plaisance*, urban elements of boating that triggered the activity of the French coast and causing the turn inactivities at the seaside resorts.

After the war, the French government faced the problems of rebuilding the country and the housing shortage by official open-enforcement use -established in the Athens Chart- for the construction of collective housing located on the periphery, away from the French urban centers. What led to the mass production of the *grands ensembles*. The rigidity and inflexibility of the principles established in the Athens Chart caused the review and reformulation by architects of Team 10, a group of architects of the third generation of the modern movement that brought new forms of urban organization.

In France, Team Candilis-Josic-Woods was the main representative of the implementation of the theoretical concepts of TEAM 10. The team applied the general themes of Team 10 in its housing projects and joint studies to solve the problem of habitat for the masses. When separated from the team, personally, architect Georges Candilis created a theoretical discourse about the architecture of leisure from their experiences in architecture and urbanism dedicated to tourism, which was reflected in his works that include remodeling ports, hotels, master plans and vacations homes.

The actions undertaken to address the imminent development of sun and beach mass tourism in the sixties coincided with official policies of territory integrated planning, that integrated tourism activities that can be exploited. One of the tourism projects implemented by the French Government that contributed to the economic development of France was the *Tourism management of the coast of Languedoc-Roussillon* by the *Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale* (DATAR). This initiative aimed to promote the socioeconomic development of the region that had remained with a poor agricultural structure. To achieve it, the creation of the Inter-ministerial Mission, responsible for operating tourism policy determined by the DATAR. Before carrying out the transformation of the region, preliminary activities were carried out as the eradication of mosquitoes to return the land suitable for tourism development and prior land acquisition to avoid future speculation.

In 1964, the legal framework from *Tourism management of the coastline of Languedoc-Roussillon* was established in the *Urban planning of regional interest* (PUIR). The plan included a new structure of the region coastline based on a settlement along the coast of *tourist units*, protected green areas, *ex-nihilo* tourist resorts and a system of *ports de plaisance* newly created or remodeled. The new tourist resorts projects considered the *Port de Plaisance* as the hub element of the main activities of the station. The first stations built at different ends of the region were La Grande-Motte and Port Leucate-Barcarès, *ex-nihilo* cities addressed for sun and beach mass tourism. The projects were influenced by the site, climate and tourist activities. The thesis examines the contributions of the Modern Movement

in the design of the projects. The research was aimed at finding the application of modern principles of urban design and architecture at different stages of the design process.

In two drafts of La Grande-Motte, were detected the applied principles of *open order* in urban design. In different architectural design, the architecture of a draft is based on the use of the building on stilts with sun block in front for the configuration of an architecture of vacation. The other draft presents a continuous building with lodges, generating a facade with light and shadow play. In both drafts we can see a first floor covered hallway either by the existence of piles or a series of arches. A third draft proposes a city of waterways that cross a stepped vertical megastructure that allows the installation of terraces.

In the final draft of La Grande-Motte, the urban structure revolves around the *port de plaisance* located in the neighborhood called *centre-ville* which concentrates most of the recreational activities and commercial equipment. The project eliminates the traditional urban elements of the spa town: promenade and sea front. The diagonal line of the buildings on the beach opens the possibility for oceanfront property located to enjoy the sea view without privileges. The urban structure of a hierarchical road system is characterized by routes that end in *parking-terminus* and *cul-de-sac*. The project indicates a preference for open spaces including plazas, gardens and public green spaces like nontraditional linear park (Parkway), a pedestrian walkway that connects the beach with the interior of the station.

La Grande-Motte applied the modern concept of zoning, where each zone is an area with urban density and architectural style different from the others. Collective housing predominates in buildings in a pyramidal height of their *facades lattices*. The architectural design was based on architectural regulations that establish the legislation to create a homogeneous city in harmony with nature.

The analysis of the station draft *Port Leucate-Barcarès* of Georges Candilis, demonstrated the adaptation of the theoretical concepts previously made by the architect in his time working with colleagues Alexis Josic and Shadrach Woods, involved in the review stage of the modern principles of Athens Chart, as part of the TEAM 10 group of architects. A first draft of Georges Candilis poses a vertical megastructure that runs the site through a zigzag shape and articulates with horizontal megastructures or *webs*, designed as dense points that concentrate spaces connected by courtyards. Another draft proposes a vertical megastructure, that running all over the field, concentrates all the mass housing. The parking spaces are located at strategic points while waterways run through the field together with the buildings connecting the sea with a lake.

The urban design of the final plan *Port Leucate-Barcarès* was based on the concept of zoning and a hierarchical road system. Each zone represents a neighborhood of individual or group houses of low, medium or high density. A fast track running through the station connected to the outside. Secondary and tertiary roads arising from the fast track to access the interior of the station in which the privilege prevails to pedestrians with closed streets or *cul-de-sac*. Georges Candilis integrates the concept *stem* to tourist station proposing a trade-pedestrian street that connects the sea with the pond on their way to offer commercial and recreational equipment.

In architectural habitat for vacances design, is manifest of earlier studies of Georges Candilis in its concern to solve housing problems for the less privileged classes. Port Leucate-Barcarès station offers a typological diversity of habitat that depends on leisure accommodation needs. The collective properties are characterized by the use of terraces, loggias and balconies commonly coupled at 45°. The individual houses are characterized by the yard at the center of the house. Introducing new types, such as marinas for individual and collective housing and *villages de vacances* for social housing. In the architecture of urban-tourist facilities, web system was adapted for some shopping malls and directional plots were used for the design of commercial pavilions and beach facilities.

In addition to the base literature, the thesis provides the bibliographic references that were reviewed for the selection of documents that are the foundation for the text of the thesis. The information obtained in working hours while at research stay in Paris at the *Centre d'archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*, was classified according to topic and period of study, so that it can guide future research related on the study of modern architecture and tourism.

AGRADECIMIENTOS

Dedico este trabajo a mis dos hijos: Alonzo y Fernando, esperando que sea un ejemplo para que ellos también cumplan sus sueños y logren grandes retos. De manera muy especial agradezco a Alfredo por todos sus consejos y paciencia, a mi mamá y a mis cuatro hermanos: Izel, Ikon, Juanmi y Antoine por todo su apoyo recibido desde que comenzó la aventura de estudiar el doctorado en Barcelona hasta el día de hoy.

Agradezco al personal del *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture* (IFA) David Peyceré, Nolwen Rannou, Alexandre Ragois y Marcos Carvalho por su atención en mi estancia de investigación en París, con su orientación se formó esta tesis. Y finalmente, agradezco a mi director de tesis Ricard Pié por su confianza, motivación y apoyo en la elaboración de esta tesis sin olvidar su incondicional amistad.

LISTADO DE ABREVIATURAS

AARL	Agence d'Aménagement du Languedoc-Roussillon
ATBAT	Atelier des bâtisseurs
AURL	Atelier d'urbanisme de Languedoc-Roussillon
CGP	Commissariat général du plan
CIAM	Congrès international d'architecture moderne
CIAT	Comité interministériel de l'aménagement du territoire
CNARBRL	Compagnie nationale d'aménagement de la région du Bas Rhône et du Languedoc
CNES	Centre nationale d'études spatiales
CTRI	Commissariat technique à la reconstruction immobilière
DAFU	Direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme
DAT	Direction d'aménagement du territoire
DATAR	Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale
DGEN	Délégation générale à l'équipement national
DGUH	Direction générale de l'urbanisme et de l'habitation
DIACT	Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires
DUP	D'utilité publique
EID	Entente interdépartementale pour la démoustication
HLM	Habitations à loyers modérés
IAURP	Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne
IFA	Institut français d'architecture
ISAI	Immeubles sans affectation immédiate
ISAI	Immeubles sans affectation individuelle
LEPN	Logements économiques de première nécessité
LOGECOS	Logements économiques et familiaux
MRU	Ministère de la reconstruction et de l'urbanisme
PADOG	Plan d'aménagement et d'organisation générale
PARP	Plan d'aménagement de la région parisienne

SDAURIF	Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France
SDAURP	Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris
SDRIF	Schéma directeur de la région d'Île-de-France
SEM	Société d'économie mixte
TGV	Train à grande vitesse
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZAD	Zones d'aménagement différé
ZUP	Zones à urbaniser en priorité

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
PRESENTACIÓN	3
JUSTIFICACIÓN.....	4
METODOLOGÍA.....	5
CONTENIDO	8
1. TURISMO DE SOL Y PLAYA	11
1.1 TURISMO TRADICIONAL DE SOL Y PLAYA	15
1.1.1 GENEALOGÍA DEL TURISMO	15
1.1.2 ESTACIONES TERMALES.....	16
1.1.3 ESTACIONES BALNEARIAS	18
1.2 MODELO DE CIUDAD BALNEARIA	23
1.2.1 TRAZO URBANO.....	24
1.2.2 COMPOSICIÓN ESPACIAL.....	25
1.2.3 EQUIPAMIENTO BALNEARIO.....	25
1.3 TURISMO MASIVO DE SOL Y PLAYA EN FRANCIA	29
1.4 ORIGEN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS	32
2. ARQUITECTURA Y URBANISMO MODERNO (1945-1975)	35
2.1 ARQUITECTURA Y URBANISMO DE POSGUERRA EN FRANCIA	39
2.1.1 POSGUERRA Y RECONSTRUCCIÓN	39
2.1.2 MINISTERIO DE LA RECONSTRUCCIÓN Y DEL URBANISMO	40
2.1.3 ORDEN ABIERTO.....	42
2.1.4 LOS <i>GRANDS ENSEMBLES</i>	44
2.2 REVISIÓN DE LOS PRINCIPIOS MODERNOS	47
2.2.1 ATBAT-ÁFRICA	47
2.2.2 CARTA DEL HÁBITAT	53

2.2.3 GÉNESIS DEL TEAM 10.....	54
2.3 EQUIPO CANDILIS-JOSIC-WOODS	56
2.3.1 ESTUDIOS DEL HÁBITAT	56
2.3.2 PROYECTOS URBANOS Y ARQUITECTÓNICOS.....	60
2.4 DISCURSO DE ARQUITECTURA TURÍSTICA DE GEORGES CANDILIS	83
2.4.1 ¿EXISTE UNA ARQUITECTURA DEL OCIO?	84
2.4.2 HACIA UNA ARQUITECTURA DEL OCIO	84
2.4.3 OCIO DE LAS MASAS	86
2.4.4 PROYECTOS DE ORDENACIÓN TURÍSTICA	87
3. ORDENACIÓN TURÍSTICA DEL LITORAL DE LANGUEDOC-ROUSSILLON	95
3.1 SITUACIÓN DEL TERRITORIO FRANCÉS DESPUÉS DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL	99
3.2 ORDENACIÓN MODERNA DEL TERRITORIO EN FRANCIA	102
3.3 DELEGACIÓN PARA LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y LA ACCIÓN REGIONAL (DATAR)	104
3.3.1 POLÍTICAS DE LAS DATAR.....	104
3.4 ORIGEN Y EVOLUCIÓN DE LA ORDENACIÓN TURÍSTICA DEL LITORAL DE LANGUEDOC-ROUSSILLON	108
3.4.1 LA REGIÓN DE LANGUEDOC-ROUSSILLON.....	108
3.4.2 PRIMERAS INTERVENCIONES DEL GOBIERNO FRANCÉS.....	109
3.4.3 VALORIZACIÓN DEL POTENCIAL TURÍSTICO.....	110
3.4.4 MISIÓN INTERMINISTERIAL PARA LA ORDENACIÓN TURÍSTICA DEL LITORAL DE LANGUEDOC-ROUSSILLON.....	111
3.5 TRANSFORMACIÓN DEL LITORAL DE LANGUEDOC-ROUSSILLON	116
3.5.1 EQUIPOS DE TRABAJO.....	116
3.5.2 ETAPAS DE TRABAJO	121
4. PLAN DE URBANISMO DE INTERÉS REGIONAL 1964	123

4.1	NUEVO MODELO DE ORDENACIÓN TURÍSTICA.....	127	6.1	CABINET DE GEORGES CANDILIS.....	209
4.1.1	LA AGENCIA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO.....	127	6.1.1	FONDO DE ARCHIVOS DE GEORGES CANDILIS.....	209
4.1.2	LA PERSONALIDAD DEL <i>ARCHITECTE EN CHEF</i>	129	6.2	ASPECTOS GENERALES.....	210
4.1.3	SOCIEDADES DE ECONOMÍA MIXTA.....	129	6.2.1	LOCALIZACIÓN, GEOGRAFÍA Y PAISAJE.....	210
4.1.4	FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	131	6.2.2	PROGRAMA Y CONDICIONANTES.....	210
4.1.5	PRINCIPIOS RECTORES DEL PLAN.....	132	6.3	CONCEPCIÓN URBANA	212
4.1.6	ESTRUCTURA URBANA DE LA REGIÓN.....	133	6.3.1	ESTUDIOS PREVIOS.....	212
4.2	LAS UNIDADES TURÍSTICAS DE LANGUEDOC-ROUSSILLON	139	6.3.2	PROYECTO URBANO	215
4.2.1	UNIDAD TURÍSTICA GRAU-DU-ROI – PALAVAS	139	6.3.3	ESTRUCTURA URBANA	217
4.2.2	UNIDAD TURÍSTICA BASSIN DE THAU	142	6.4	CONCEPCIÓN ARQUITECTÓNICA.....	226
4.2.3	UNIDAD TURÍSTICA EMBOUCHURE DE L'AUDE	146	6.4.1	ARQUITECTURA DEL EQUIPAMIENTO URBANO-TURÍSTICO	227
4.2.4	UNIDAD TURÍSTICA LEUCATE-BARCARÈS.....	148	6.4.2	ARQUITECTURA DEL HÁBITAT DE OCIO.....	227
4.2.5	UNIDAD TURÍSTICA GRUISSAN.....	148	7.	CONCLUSIÓN	241
4.2.6	UNIDAD TURÍSTICA CANET-ARGELÈS.....	149	7.1	COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS	243
5.	PROYECTO DE LA ESTACIÓN TURÍSTICA LA GRANDE-MOTTE.....	155	7.2	REFLEXIONES FINALES	246
5.1	EL CABINET DE JEAN BALLADUR.....	159	8.	BIBLIOGRAFÍA	251
5.1.1	FONDO DE ARCHIVOS DE JEAN BALLADUR.....	159		ARTÍCULOS.....	251
5.2	ASPECTOS GENERALES	162		FONDOS.....	255
5.2.1	LOCALIZACIÓN, GEOGRAFÍA Y PAISAJE.....	162		MEMORIAS.....	255
5.2.2	PROGRAMA Y CONDICIONANTES GENERALES.....	162	9.	ANEXO: INVESTIGACIÓN BIBLIOGRÁFICA DE LA ARQUITECTURA MODERNA Y TURISMO	257
5.3	CONCEPCIÓN URBANA	164	9.1	METODOLOGÍA PARA LA INVESTIGACIÓN DE REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS DE LA ARQUITECTURA MODERNA Y TURISMO	259
5.3.1	ESTUDIOS PREVIOS.....	164	9.1.1	METODOLOGÍA DE RECOPIACIÓN DE BIBLIOGRAFÍA: LIBROS Y REVISTAS.....	259
5.3.2	PROYECTO URBANO.....	166	9.1.2	METODOLOGÍA DE VACIADO DE FONDOS DE ARCHIVOS JEAN BALLADUR Y GEORGES CANDILIS.....	261
5.3.3	ESTRUCTURA URBANA.....	170			
5.4	CONCEPCIÓN ARQUITECTÓNICA	186			
5.4.1	ESTUDIOS PREVIOS	186			
5.4.2	PRINCIPIOS ARQUITECTÓNICOS	192			
5.4.3	REGLAMENTO DE ARQUITECTURA.....	198			
6.	PROYECTO DE LA ESTACIÓN TURÍSTICA PORT LEUCATE-BARCARÈS	205			

9.2	ARQUITECTURA Y URBANISMO TURÍSTICO (1962-2010)	263
	ARTÍCULOS	263
	LIBROS.....	265
	FONDOS	267
	MEMORIAS	268
9.3	ARQUITECTURA Y URBANISMO MODERNO (1924-1969)	269
	ARTÍCULOS	269
	LIBROS.....	285
9.4	ARQUITECTURA Y URBANISMO MODERNO (1970-2010)	288
	ARTÍCULOS	288
	LIBROS.....	290
	MEMORIAS	293
9.5	PROYECTOS DE ARQUITECTURA MODERNA (1943-1968)	294
	ARTÍCULOS	294

INTRODUCCIÓN



PRESENTACIÓN

La *Ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon* se implementó en Francia en los años sesentas durante un período de progreso social y auge económico conocido como los *Trentes Glorieuses* (1945-1975). Fue resultado del establecimiento sin precedentes de una política en apoyo al turismo integrada a una política nacional de Ordenación del Territorio. La operación provocó la activación económica y el equilibrio territorial de la Región Languedoc-Roussillon mediante la creación *ex - nihilo* de 11 estaciones turísticas en el litoral, las cuales, fueron proyectadas por representantes de la tercera generación de arquitectos del Movimiento Moderno.

El grupo de arquitectos encargados de los proyectos de las nuevas estaciones turísticas estuvo formado por **Jean Balladur, Jean Le Couteur, Eugene Beaudouin, Edouard Hartané, P. Laffite, André Gomis, H. Castella, Raymond Gleize**, apoyados por **Marcel Lods** y encabezados por **Georges Candilis**, arquitecto conocido por su participación activa en el TEAM 10 y promotor de un discurso relacionado con la *architecture des loisirs*. Los arquitectos que conformaron este grupo comenzaron su actividad profesional en Europa en los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial. Participaron en la producción de la ciudad moderna con diferentes percepciones de un mismo pensamiento teórico basado en los principios modernos que en esa época se encontraban en revisión por parte de los arquitectos del TEAM 10.

La propuesta urbano-arquitectónica de las nuevas estaciones turísticas aspiró en todo momento a ser una alternativa a los modelos tradicionales de ciudad y región turística. Los responsables de la ordenación turística evitaron repetir la urbanización continua de la Costa Azul incorporando a la ordenación territorial el concepto de *unidad turística*, elemento en el territorio apropiado para polarizar las actividades turísticas a lo largo del litoral. La única similitud que mantienen las estaciones turísticas del litoral de Languedoc-Roussillon con el modelo tradicional de ciudades balnearias del siglo XIX, es la creación *ex - nihilo*¹. La

¹ La condición *ex - nihilo* convirtió a las estaciones turísticas de Languedoc-Roussillon como las primeras *villes nouvelles* modernas promovidas en los años sesentas por el Estado Francés a través de la DATAR, antecediéndose casi una década a las *villes nouvelles* promovidas también por la DATAR para controlar la excesiva concentración urbana de la región parisina.

condición *ex - nihilo* permitió una libertad de acción por parte de los *architectes en chef* de las nuevas estaciones turísticas, quienes adaptaron los principios urbano-arquitectónicos del Movimiento Moderno a las necesidades espaciales y funcionales del turismo de masas.

JUSTIFICACIÓN

La falta de antecedentes formales y funcionales en el campo de la arquitectura turística, ha conllevado, que desde sus orígenes, el espacio urbano y la tipología residencial dedicados al turismo de sol y playa hayan sido concebidos recurriendo a las soluciones espaciales para la residencia y la ciudad convencional. Esta situación ha tenido como consecuencia que no se haya desarrollado una arquitectura y un urbanismo acorde con las necesidades que resultaron de una nueva organización social como son el ocio y el turismo. Pierre Diener, urbanista francés comentó al respecto en su artículo **Créer l'univers de loisirs**: “*Tout l'arsenal signifiant de la ville "normale" (portes, frontières, signalétiques, rues et places, monuments, symboles et signaux...) est mobilisé pour composer un univers touristique et de loisirs dans lequel chacun de ces éléments est transposé, traduit dans le code ludique...*”².

Durante el proceso de esta investigación, fueron revisados minuciosamente diversos libros y revistas dentro de un periodo enmarcado entre 1945-1975. El resultado demostró que el análisis de la arquitectura turística no fue predominante por parte de los arquitectos y los editores. Se puede afirmar que el porcentaje de artículos publicados de análisis es mínimo o casi nulo -8 artículos de un universo de 1,000 referencias-. El porcentaje de obras construidas publicadas es aproximadamente el 5% de total, lo que incluye hoteles, casas de veraneo, cabañas y restaurantes frente al mar o en estaciones turísticas de invierno,

La escasez de estudios de los espacios dedicados al ocio y al turismo, no ha permitido que en la construcción de las ciudades se manifieste una disociación del espacio tradicional con el espacio turístico, como lo menciona el profesor Jean-Claude Croizé en su artículo **L'urbanisme touristique**: “*Les lieux de villégiature menacés de ressembler de plus en plus à des quartiers de banlieue...Qu'on ne vienne pas me dire que c'est à cela qu'aspirent les touristes!*” (José Krippendorf)³.

² “*Todo el arsenal significativo de la ciudad normal (puertas, fronteras, señalización, calles, plazas, monumentos, símbolos y señales...) es reunido para componer un universo turístico y de ocio en el que cada uno de esos elementos es transportado, traducido al código lúdico...*”. DIENER, Pierre. *Créer l'univers du loisir*. Cahier Espaces. 1993, nº 32.

³ «*Los lugares de veraneo están en peligro de parecerse poco a poco a los barrios de la periferia...Que no me digan que eso es a lo que aspiran los turistas!*». CROIZÉ, Jean-Claude. *L'urbanisme touristique*. *Urbanisme*. 1995, juillet-août, nº 283.

En el artículo *La arquitectura Vergonzante*, su autor Ricard Pié, expuso la situación que en las últimas décadas ha mantenido el estudio de la arquitectura turística: “*La arquitectura del turismo, una práctica con fórmulas administrativas normalmente más ortodoxas –y en que el arquitecto tiene una participación directa- no ha estado presente en las revistas especializadas, en los debates culturales de los arquitectos ni en su formación universitaria*”, “*.....No se puede seguir considerando el turismo como una actividad vergonzante y su construcción una forma menor, casi despreciable, de la arquitectura. La arquitectura turística tiene especificidades que la distinguen de algunos de los modos y formas de la arquitectura al uso, poco estudiadas y a menudo desdeñadas desde el pensamiento culto*”⁴.

Durante los años sesentas, como respuesta a las exigencias del turismo masivo de sol y playa, en la creación de nuevos establecimientos turísticos, los arquitectos de la tercera generación del Movimiento Moderno se valieron de referencias formales derivadas de la producción arquitectónica de los nuevos barrios localizados en las periferias de las grandes ciudades europeas conocidos como *grands ensembles*. El pensamiento teórico del Movimiento Moderno se materializó en la creación de los nuevos espacios para el turismo, lo que convirtió a los principios modernos en una de las principales fuentes conceptuales de la producción del espacio para el turismo en la segunda mitad del siglo XX.

⁴ PIÉ, Ricard. *La arquitectura vergonzante en Arquitectura del sol=Sunland Architecture*. Barcelona: Colegio de Arquitectos de Catalunya, 2002.

METODOLOGÍA

1) ELECCIÓN DEL TEMA DE ESTUDIO

El interés por estudiar la arquitectura turística y explorar en el tema de la evolución de la producción del espacio turístico condujo a elegir como casos de estudio los proyectos de las nuevas estaciones turísticas que forman parte de la *Ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon*, operación de gran magnitud sin precedentes en la historia de la Ordenación territorial.

El estudio de la producción del espacio turístico durante los años sesenta implicó dos grandes áreas de estudio: *La Arquitectura y el urbanismo del Movimiento Moderno* y el *fenómeno del Turismo masivo de sol y playa*. Se inició la investigación buscando información que permitiera responder las siguientes interrogantes:

- *¿Cuál fue el proceso de ocupación en el territorio resultado de la producción del espacio del turismo masivo de sol y playa?*
- *¿Cuál fue el contexto teórico y práctico en el que se desarrollaron los proyectos de las estaciones turísticas del litoral de Languedoc-Rosellón?*
- *¿Cuáles fueron los principios de la arquitectura y el urbanismo moderno que se pusieron en práctica en la arquitectura del turismo de sol y playa?*
- *¿Cuáles fueron las aportaciones urbano-arquitectónicas del Movimiento Moderno a la arquitectura turística?*

La primera revisión de la literatura básica desveló que los proyectos de las estaciones turísticas del litoral de Languedoc-Roussillon se concibieron en la convergencia de dos hechos históricos: El *replanteamiento de las políticas de Ordenación del Territorio en Francia* y *La revisión de los principios del movimiento moderno por parte del Team 10*. De estos dos momentos históricos se desprendieron tres grandes líneas de investigación:

1. Arquitectura y Urbanismo Moderno:

El debate teórico urbano-arquitectónico y los hechos construidos de posguerra.

2. Ordenación del Territorio:

La evolución de las políticas de Ordenación del territorio en Francia.

3. Arquitectura y Urbanismo Turístico:

Las ciudades balnearias del siglo XIX y las estaciones turísticas del turismo masivo de sol y playa en Francia.

Los proyectos de las estaciones turísticas del litoral de Languedoc-Roussillon fueron iniciados a principios de la década de los años sesenta y presentados oficialmente en 1963. Se consideró importante estudiar como marco de referencia un periodo que enmarcara los proyectos en años anteriores y posteriores a su realización.

Considerando que los primeros años después de la Segunda Guerra Mundial fueron decisivos en la difusión del Movimiento Moderno, el periodo de estudio comienza en 1945 y finaliza en 1975, momento en el que ya existen experiencias concretas de los arquitectos del Team 10. El periodo de 1945-1975, coincidió con la etapa de fuerte crecimiento económico en Francia: los *Trentes Glorieuse*.

2) SELECCIÓN DE LOS CASOS DE ESTUDIO

De una primera etapa de investigación surgió una primera valoración de las aportaciones de los proyectos de las estaciones turísticas en la configuración del espacio para el turismo masivo de sol y playa. En la propuesta arquitectónica y urbana de los proyectos de las nuevas estaciones turísticas se reconocieron constantes y variantes de carácter formal y funcional, esto las hizo susceptibles de poder ser analizadas de manera aislada e independientemente. Por esta razón, de los once proyectos de estaciones turísticas, se seleccionaron las dos estaciones más representativas de la diversidad del pensamiento teórico moderno: **La Grande-Motte**, del arquitecto Jean Balladur y **Port Leucate-Barcarès**, del arquitecto Georges Candilis.

En el proyecto de la estación Port Leucate-Barcarès, Georges Candilis aplicó su pensamiento teórico formado en el contexto del Team 10. Propuso una serie de agrupaciones de viviendas, resultado de la reformulación del concepto de hábitat que durante los años cincuenta planteó junto con sus compañeros Shadrach Woods y Alexis Josic.

En los proyectos de La Grande-Motte y Port Camargue, Jean Balladur propuso una arquitectura alternativa en armonía con el paisaje y en consideración de las necesidades estéticas del turista. Además, en La Grande-Motte plasmó la idea de democratización del

turismo, rechazando abiertamente algunas características elitistas de las ciudades balnearias del siglo XIX. Eliminó automáticamente algunos elementos urbanos característicos de las ciudades balnearias como fueron el Paseo marítimo y el Frente de mar.

En el proyecto de la nueva estación de Port Camargue, Jean Balladur propuso un modelo urbano, en el cual, retomó la propuesta de ciudad lacustre –marina- de François Spoerry en Port Grimaud que sirvió como el principal referente teórico de este proyecto.

3) HIPÓTESIS

Esta investigación pretende mostrar la estrecha relación entre los principios que rigieron a la arquitectura moderna y la concepción de los proyectos de las estaciones turísticas como un ejemplo de aportación mutua de valores y principios urbanos-arquitectónicos. El estudio inicio partiendo de las siguientes hipótesis:

1. ***“En los años sesentas los principios urbano-arquitectónicos establecidos por la Carta de Atenas y reformulados por el TEAM 10, fueron un importante referente en la producción del espacio del turismo masivo de sol y playa”.***
2. ***“Los lugares ideales para la materialización del pensamiento teórico de los arquitectos del Movimiento Moderno fueron los escenarios propicios para el desarrollo del turismo masivo de sol y playa”.***
3. ***“Las estaciones turísticas del litoral de Languedoc-Roussillon fueron lugares donde se manifestaron diferentes percepciones del pensamiento revisionista del TEAM 10”.***
4. ***“En la creación del espacio para el turismo masivo sol y playa durante los años sesenta existió una transposición y adaptación de los modelos urbano-arquitectónicos de la ciudad industrial con los proyectos de nuevas estaciones turísticas en Languedoc-Roussillon”.***

4) OBJETIVOS

El objetivo general de la investigación fue contribuir al estudio de la arquitectura y el urbanismo del turismo masivo de sol y playa, mediante la valoración de las propuestas teóricas de los arquitectos modernos puestas en práctica en los proyectos de las estaciones turísticas del litoral de Languedoc-Roussillon.

Para el cumplimiento de este objetivo fue necesario conocer aspectos importantes:

- Conocer el contexto teórico y práctico en el que se desarrollaron los proyectos de las estaciones turísticas. Estudiar la evolución y los cambios en el pensamiento teórico del Movimiento Moderno, para definir su influencia en los resultados morfo tipológicos de los proyectos de las estaciones turísticas.
- Conocer el proceso de producción del espacio del turismo masivo de sol y playa y su ocupación en el territorio. Estudiar la implementación de la Política General de Ordenación del Territorio, que incluyó la *Ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon*, para conocer las condicionantes y la influencia de esta política en la configuración de la arquitectura y el urbanismo de las estaciones turísticas.

5) FUENTES

En la elaboración de esta investigación fueron utilizadas diversos tipos de fuentes documentales que fundamentaron la investigación. El tema de estudio carecía de fuentes importantes en español, la mayoría de las fuentes generales y específicas solo existen en francés.

Primeramente, se decidió explorar los principales órganos divulgativos de la arquitectura moderna en Francia:

- ***L'Architecture d'Aujourd'hui*** (fundada en 1930).
- ***Urbanisme*** (fundada en 1932).
- ***Techniques et Architecture*** (fundada en 1941).

También fueron consultadas ciertos números de las siguientes revistas francesas:

- *AMC Le Moniteur Architecture*
- *Architecture Française*
- *Le Carré Bleu*
- *Monuments historiques*

Estas tres revistas francesas dominaron desde sus inicios el medio profesional, publicando obras y proyectos de los protagonistas del Movimiento Moderno procedentes de diversas

partes del mundo. Sus editores y colaboradores participaron directamente en la producción teórica y práctica de la arquitectura y el urbanismo moderno.

De manera especial, fueron revisados todos los números existentes en la biblioteca de la ETSBA, de la revista *L'Architecture d'Aujourd'hui* publicados desde 1937 hasta 1975. Se realizó una base de datos para registrar todos artículos que representaron el pensamiento teórico y trabajos realizados de los arquitectos del Movimiento Moderno, poniendo especial atención a los artículos que manifestaron análisis del tema de la arquitectura turística.

Para ampliar el conocimiento del tema, se optó por buscar fuentes directas de los proyectos seleccionados y sus arquitectos creadores. Lo que conllevó a visitar en París el **Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture**, un centro de documentación que contiene los archivos personales de los más importantes arquitectos modernos en Francia. El Centro de archivos contiene los archivos personales de Georges Candilis y Jean Balladur.

La documentación existente en el *Centre d'archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture* comprende: Planos, mapas, croquis, bocetos, detalles constructivos, reglamentos, normativas, memorias administrativas, ensayos y documentos oficiales de los proyectos de las estaciones turísticas de La Grande-Motte y Port Leucate-Barcarès.

Gracias a la revisión minuciosa de los fondos de Archivos de las obras de Georges Candilis y Jean Balladur fue posible conocer aspectos importantes de sus trayectorias profesionales, conocer los documentos originales de los proyectos de la Grande-Motte y Port Leucate-Barcarès y obtener información aun no publicada.

CONTENIDO

Primera parte. CONTEXTO: TEÓRICO, HISTÓRICO Y CONSTRUIDO.

La presentación final de la investigación está estructurada en dos partes, la primera parte se denomina: CONTEXTO: TEÓRICO, HISTÓRICO Y CONSTRUIDO. Esta primera parte incluye los capítulos 1, 2 y 3 que forman el marco teórico e historiográfico que nos permitió comprender las principales reacciones a la emergencia del turismo masivo de sol y playa, conocer los instrumentos políticos generadores de los proyectos de las nuevas estaciones turísticas, definir las diferentes posiciones teóricas del movimiento moderno ante nuevas necesidades de la sociedad y conocer las experiencias derivadas del contexto construido durante el periodo de estudio.

Capítulo 1. Describe la evolución del turismo desde su etapa elitista hasta su proceso de democratización en beneficio de las clases populares que repercutió en la producción del espacio turístico. Se analiza el modelo de ciudad balnearia del siglo XIX para identificar las alternativas que surgen de las necesidades del turismo masivo de sol y playa en Francia en los años 1960. Se expone la evolución de la navegación de *plaisance*, actividad generadora de los *ports de plaisance*, elemento urbano determinante en la concepción de las nuevas estaciones turísticas.

Capítulo 2. Presenta un recorrido histórico de la manera en que el Gobierno Francés afrontó los problemas urbanos de posguerra, lo que conllevó a la utilización oficial del *Orden abierto* propuesto en la *Carta de Atenas* por Le Corbusier. Se analizó la influencia del *Orden abierto* en la construcción de la vivienda colectiva que tuvo como consecuencia la implementación de los *grands ensembles*. Además, se dio seguimiento a la reformulación por parte de los arquitectos del TEAM 10 de los conceptos del Movimiento Moderno establecidos en la *Carta de Atenas*. Se presenta el trabajo del Equipo *Candilis-Josic-Woods* como principal referente de la puesta en práctica de los conceptos teóricos del TEAM 10. Por último, se presentan el discurso de Georges Candilis respecto a la arquitectura del ocio derivado de sus experiencias en la arquitectura y el urbanismo dedicados al turismo.

Capítulo 3. Hace referencia al impacto del turismo de masas en Francia y a las acciones en el territorio para afrontar este nuevo fenómeno social. La exploración del territorio francés desveló el potencial turístico de la región de Languedoc-Roussillon y provocó su explotación contribuyendo al equilibrio económico del país. Se expone la integración de la actividad turística a las políticas nacionales de Ordenación del territorio a través de la fundación de la

DATAR. Se describe la organización administrativa, las acciones y obras de la DATAR para la transformación de un territorio apto para el desarrollo del turismo.

Segunda parte. PROYECTOS: ARQUITECTURA, CIUDAD Y REGIÓN TURÍSTICAS.

La segunda parte denominada PROYECTO: ARQUITECTURA, CIUDAD Y REGIÓN TURÍSTICA incluye los capítulos 4, 5 y 6 que nos permitieron conocer la instrumentación urbana y el marco legal de la Ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon, conocer las disposiciones administrativas de las acciones de la DATAR y conocer la experiencia de la aplicación de los principios modernos en la ordenación urbana y diseño arquitectónico de La Grande-Motte y Port Leucate-Barcarès, nuevas ciudades destinadas a la recreación y ocio condicionadas por el sitio y el clima.

Capítulo 4. Presenta el *Plan de Urbanismo de Interés Regional* instrumento legal que definió la nueva estructura de la región Languedoc-Roussillon. Se analizaron los principios urbanos utilizados en la Ordenación turística que sirvieron de base en la propuesta de la nueva estructura de litoral de Languedoc-Roussillon. La intervención del territorio a nivel región integro la nueva forma de ordenación territorial conocida como unidad turística y el impulso a la fundación de estaciones turísticas ex - nihilo. De manera general se describieron las diferentes estaciones turísticas para comparar las diferentes propuestas en un mismo contexto.

Capítulos 5. Expone el proceso de diseño de la estación La Grande-Motte mediante la presentación de los anteproyectos y estudios previos de la nueva estación. El proyecto final fue estudiado de acuerdo a su concepción urbana y arquitectónica. El análisis de la concepción urbana nos permitió conocer la estructura de la ciudad que está basada en el concepto moderno de zonificación y jerarquía vial con preferencia a los espacios verdes. En la concepción arquitectónica predominan los edificios en altura en forma piramidal donde se manifiesta la aplicación de la reglamentación urbana y arquitectónica para la configuración de una arquitectura homogénea.

Capítulo 6. Se analizó el desarrollo del proyecto de la estación Port Leucate-Barcarès a través de los anteproyectos de Georges Candilis lo que demostró que fueron influenciados por el pensamiento revisionista de los principios modernos de la Carta de Atenas que nos presentan nuevas formas de organización de la sociedad y composición de las ciudades. La concepción urbana de Port Leucate-Barcarès se fundamentó en los conceptos de zonificación y jerarquía vial con privilegio al peatón. Por lo tanto, existe en la estructura urbana la integración del concepto *stem*, utilizado por Candilis en sus conjuntos de viviendas.

En la concepción arquitectónica se manifiestan diversos tipos de ensamblajes del hábitat estudiados anteriormente por Georges Candilis en su preocupación de resolver los problemas de vivienda para las clases menos privilegiadas. Así mismo, se analizó la integración del equipamiento a la vivienda y la distinción con el hábitat mediante la adaptación de tramas direccionales y el sistema *web* para su concepción.

Bibliografía. La bibliografía que se presenta al final de la tesis es únicamente el listado de libros, documentos y artículos utilizados para formular el texto o que fueron mencionados en la tesis. Es importante mencionar que existen documentos oficiales, técnicos e históricos que nunca habían sido utilizados ni publicados por parte de los estudiosos del tema, mismos que solo existe la versión mecanografiada por el autor.

Anexos. El proceso de investigación exigió conocer a profundidad el tema mediante la revisión bibliográfica de diversas fuentes. Una minuciosa y detallada revisión de la información generó una base de datos que al ser clasificada por temas nos proporciona un marco teórico e histórico para la mejor comprensión de los proyectos. En este apartado se explica la metodología llevada a cabo para la obtención del material.

1. TURISMO DE SOL Y PLAYA



El estudio de la evolución del turismo a partir de su origen a finales del siglo XVIII hasta las manifestaciones masivas de mediados del siglo XX, nos permite comparar las propuestas urbanas-arquitectónicas con las formuladas por los arquitectos representantes del Movimiento Moderno en Francia en los proyectos de las estaciones turísticas de Languedoc-Roussillon destinadas a una sociedad inmersa en la cultura del ocio.

Los primeros viajes culturales emprendidos por los ingleses influyeron en la sociedad del siglo XIX para la creación de ciudades balnearias, teniendo como consecuencia el consumo del territorio y la transformación del paisaje. En el siglo XX, el preponderante papel de la sociedad en las actividades de ocio generó un cambio de escala cuando las masas invadieron las costas europeas y las instalaciones balnearias utilizadas habitualmente perdieron vigencia.

Los hoteles, casinos, residencias y puertos construidos de manera tradicional en las ciudades balnearias del siglo XIX fueron adaptados para satisfacer las necesidades de un turismo masivo de sol y playa, lo que conllevó a la aparición de una nueva arquitectura adecuada a la nueva sociedad del ocio. A mediados del siglo XX, el auge de la navegación de *plaisance* la convirtió en la actividad detonante de la explotación turística del litoral de Languedoc-Roussillon y a los *ports de plaisance* en los elementos urbanos determinantes en la concepción de los proyectos de estaciones turísticas.

1.1 TURISMO TRADICIONAL DE SOL Y PLAYA

1.1.1 GENEALOGÍA DEL TURISMO

1.1.1.1 El Grand Tour

En los siglos XVII y XVIII, los ingleses acostumbraron realizar viajes culturales a Europa principalmente a las ciudades de Francia e Italia con destino final Roma. Los viajes, denominados **Grand Tour**, comúnmente lo realizaban hombres jóvenes entre 20 a 25 años que gozaban de buena posición económica, con disponibilidad de viajar todo el año y sin límites de tiempo: Diplomáticos, aristocráticos, hombres de negocios, artistas y estudiantes.

Los viajes del *Grand Tour* fueron realizados desde el siglo XVI. La época de auge fue a finales del siglo XVIII cuando también fue practicado por los aristócratas del continente europeo. Los viajeros seguían un itinerario variable dependiendo del lugar de partida. Tradicionalmente se iniciaba el recorrido en otoño y podía durar desde 6 meses hasta tres años. Según la duración y el recorrido recibieron el nombre de *Grand Tour* o *Petit Tour*.

Los ingleses pensaban que había poco que conocer en el resto del mundo después de conocer Italia, Francia y los Países Bajos. Lo más frecuente y habitual fue pasar en Francia una larga estancia, especialmente visitando París, Lyon y Burdeos. En Italia se visitaban Génova, Milán, Nápoles, Florencia, Roma y Venecia. Para el retorno se consideraba viajar a Alemania y los Países Bajos vía Suiza.

La finalidad principal de los viajeros del *Grand Tour* fue aprender de otras culturas e intercambiar ideas, novedades y costumbres. Visitaban monumentos, ruinas o colecciones de obras de arte. Asistían a eventos como los Carnavales de Venecia, Roma o Nápoles y la Semana Santa en Roma. Sobre todo, hubo interés personal de encontrarse con otros aristócratas y conocer a intelectuales, artistas o científicos.

La mayoría de estos viajes fueron realizados por universitarios ingleses al terminar sus estudios con el objeto de lograr la condición de hombre de mundo. Se puso de moda que los jóvenes estudiaran en París, Roma, Florencia u otros centros culturales. La relevancia que

fue adquiriendo *La Sorbonne* en relación con otras universidades europeas motivo a la juventud inglesa para que decidieran residir un tiempo en París.

Ejemplo trascendental del interés por los viajes culturales fue el caso de los arquitectos ingleses James Stuart y Nicholas Revett que en 1748 viajaron a Italia y a Grecia para estudiar las antiguas ruinas. A su regreso, en 1762, publicaron *The Antiques of Athens and Other Monuments of Greece*⁵, obra en la que presentaron sus dibujos a escala de los edificios griegos. Con sus estudios, aportaron a la arquitectura su versión griega de los tres órdenes, sumados desde entonces a los cinco órdenes romanos establecidos por Sebastián Serlio y utilizados habitualmente en la arquitectura *Greek Revival*.

El *Grand Tour* que comenzó como una experiencia educativa se convirtió en la una de las tantas búsquedas de placer de la sociedad. Fue desapareciendo lentamente debido al desarrollo de las vacaciones de carácter familiar. Con el tiempo, la utilización del tiempo libre conllevó a la población a desplazarse tanto a las costas como al interior del territorio para acudir a estaciones termales o balnearias.

1.1.1.2 Ocio y *villégiature*

Según el historiador francés Alain Corbin, el concepto antiguo de **otium**, tal como se pensaba en la época de la ilustración: “*No es sinónimo de ociosidad; es muy diferente a ese reposo impuesto por la racionalización del tiempo, lo que nosotros llamamos vacaciones, la idea incita al vivir el otium como un modo de construcción del propio yo*”⁶. En la antigua Roma para el filósofo Cicerón el *otium*: “*Indica un descanso elegido, solo reservado a los optimates deseosos de olvidarse durante algún tiempo de la labor de las magistraturas, un fragmento privado de vida privada que el individuo organiza a sus gusto, evitando el doble escollo de la pereza y el tedio; espacio de descanso que permite el ejercicio de la inteligencia y, en su caso, prepara la acción futura; tiempo de restablecimiento espiritual...*”⁷. Esta antigua definición se parece más a las definiciones modernas de ocio.

⁵ STUART, James; REVETT, Nicholas. *The Antiquities of Athens and Other Monuments of Greece*. London: Henry G. Bohn, 1858.

⁶ CORBIN, Alain. *Le territoire du vide. L'occident et le désir du rivage (1750-1840)*. Paris: Flammarion, 1990.

⁷ CORBIN, Alain. *Le territoire du vide. L'occident et le désir du rivage (1750-1840)*. Paris: Flammarion, 1990.

A los romanos de elite les gustaba de disfrutar la naturaleza. Por lo que el *otium* implicaba tener una villa de recreo para escapar de la vida cotidiana. Los romanos ricos poseían varias villas, y al menos una estaba a la orilla del mar. Desde finales de la República y parte del Imperio, en las costas italianas se formaron zonas de descanso con villas que eran visitadas sobre todo en primavera y verano. Durante las estancias se practicaban actividades diversas: banquetes al aire libre, navegación de placer, búsqueda de frescor, disfrute del paisaje, etc.

En el siglo XVIII, la concepción de *otium* se transformó, el ocio fue considerado como ociosidad, como reposo necesario, es decir, como el *placer que sucede al trabajo* según la definición en 1791 de Reynière⁸. Lo que conllevaba vivir temporalmente en otro lugar distinto a aquel en que se tienen las ocupaciones para sentirse lejos de los negocios. Esta costumbre se le conoció como **villégiature**, que significa literalmente *séjour à la campagne*.

La *villégiature* implicó la tenencia de una segunda residencia en el campo o en la costa. En Francia, los marseleses con capacidad económica procuraron tener una quinta que tuviera una terraza con vista al mar. Se acostumbraba ir a las quintas el sábado por la noche para pasar el domingo con los amigos y volver el lunes por la mañana. Esta moda de la casa de campo se propagó a Europa Septentrional siguiendo modelos variados tanto por británicos como por holandeses y daneses.

1.1.2 ESTACIONES TERMALES

Desde la antigüedad, se acostumbró a utilizar el agua con fines purgativos o curativos. Se visitaban fuentes termales con la esperanza de reponer la salud física. La utilización de estas aguas minerales se consideró como recurso natural para la curación de enfermedades. En los siglos XVII y XVIII aparecieron médicos que estudiaron y desarrollaron la **hidroterapia**.

La hidroterapia eliminó antiguas técnicas utilizadas (purgantes o enemas), cambiándolas por tratamientos que no dañaban a los enfermos. Dejaron que la naturaleza, la dieta, el reposo, la tolerancia y el agua curaran las dolencias. Estas nuevas prácticas originaron el nacimiento de las **estaciones termales**.

Las estaciones termales fueron ciudades cercanas a un manantial de aguas mineromedicinales que acondicionando instalaciones para la terapia dieron la posibilidad de tomar las aguas en un lugar tranquilo. En el siglo XVIII, se combinó la idea curativa y naturista del agua con actividades de carácter lúdico y relaciones sociales.

Estos lugares adquirieron una vida especial al acudir miembros de la realeza o la burguesía, motivados por los excesos y la diversión que ahí comenzó a darse. Las primeras estaciones termales modernas no se establecieron en las costas sino en el interior del territorio. Las más conocidas fueron Bath en Inglaterra y Spa en Bélgica.

1.1.2.1 Bath

La ciudad de Bath en Inglaterra fue fundada por los romanos en el siglo I d. C. Su trazo original en damero, se desarrolló en torno a las termas romanas. La importancia de Bath como estación termal, en mayor parte, se debió a Richard Nash, quien dedicado a regir la vida social impuso una etiqueta mundana que garantizó el éxito y distinción social de la estación. La afluencia de visitantes en búsqueda a las aguas curativas generó la necesidad de adecuar las instalaciones de la ciudad mediante un proyecto que transformó la morfología de la ciudad.

En el siglo XVIII, el arquitecto John Wood y su hijo, encomendados por el filántropo Ralph Allen realizaron el proyecto que desarrolló una secuencia de nuevos barrios residenciales articulados con plazas y jardines (*Queen Square, King's Circus, Royal Crescent*). Los edificios propuestos tienen escala palaciega e idénticas fachadas clásicas. La utilización de la piedra de crema dorada en los edificios contribuyó a unificar la arquitectura y por consecuencia la apariencia de la ciudad. El proyecto logró una integración especial con la naturaleza al conservar los parques y jardines existentes. El beneficio económico de la inversión se reflejó en la plusvalía de las rentas de los particulares. Las mejoras urbanas planteadas en este proyecto convirtieron a Bath en un lugar propicio para el desarrollo del ocio (**Figura 1-1, Figura 1-2, Figura 1-3, Figura 1-4**).

⁸ El nombre completo del personaje es Alexandre Balthazar Laurent Grimod de La Reynière.

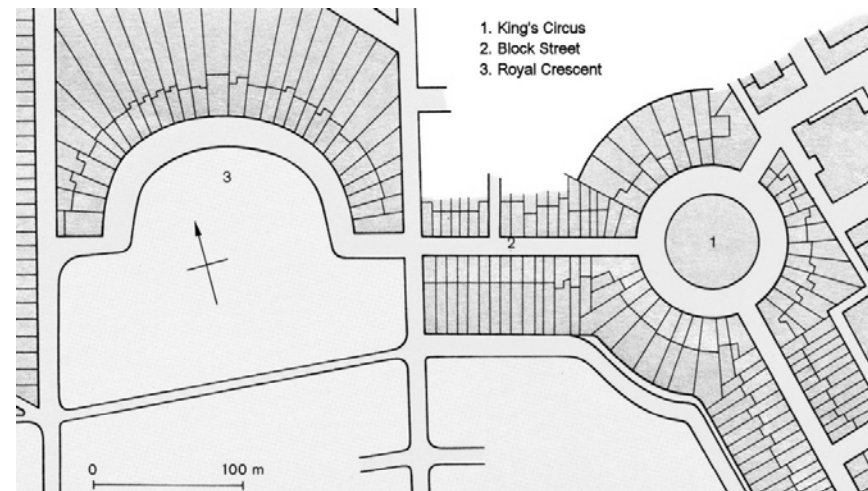


Figura 1-1. Arquitectura Neoclásica de King's Circus. Bath, Inglaterra.

Fuente: Propia.

Figura 1-2. Planta de Secuencia Urbana. Bath, Inglaterra.

Fuente: MÜLLER, Werner; VOGEL, Günter. *Atlas de Arquitectura 2. Del Románico a la actualidad*. Madrid: Alianza Atlas, 2002.

Figura 1-3. Detalle de orden clásico de King's Circus. Bath, Inglaterra.

Fuente: Propia.

Figura 1-4. Jardín de rotonda central de King's Circus. Bath, Inglaterra.

Fuente: Propia



1.1.3 ESTACIONES BALNEARIAS

Las estaciones balnearias se originaron en el siglo XVIII y se desarrollaron en el siglo XIX. Los estudiosos en el tema de las estaciones balnearias, hacen referencia a su repentina aparición basada en la idea de que todo lo que a ellas se refiere ha sido inventado, exceptuando el ocio, existente desde la antigüedad.

Alan Corbin sostiene que *bañarse en el mar* fue una invención asociada a la terapia antes de que se convirtiera en un placer o una actividad: "...una nueva forma de vida y una nueva manera de relacionarse provocaron la invención de la playa"⁹. La arquitecta y paisajista catalana Rosa Barba¹⁰ manifestó que las estaciones turísticas son la creación de un nuevo espacio en el territorio dedicado exclusivamente a satisfacer las necesidades del turismo. Lo que ha llevado a estudiar las ciudades balnearias considerándolas como nuevos lugares inventados, imaginados, descubiertos o creados ahí donde nada existía.

La historiadora francesa Dominique Rouillard -especialista en el estudio de los sitios balnearios en la costa normanda- sostiene que el borde de mar es una invención de los promotores inmobiliarios del siglo XIX: "*A partir d'un lieu de désolation, inhabité et inhabitable, sans paysage, sans histoire, sans monument, il a fallu imaginer un site pour une société nourrie de romans et de lithographies pittoresques et maniéristes. Les promoteurs du XIXe siècle ont fait exister un site jusque-là sans qualités, en l'animant des traits de caractère de bourgeoisie des affaires, de la bourse, des professions libérales, dynamiques et opportunistes, et dont le promoteur immobilier était lui-même le représentant le plus spectaculaire*"¹¹.

⁹ CORBIN, Alain. *Le territoire du vide. L'occident et le désir du rivage (1750-1840)*. París: Flammarion, 1990.

¹⁰ BARBA, Rosa. Los nuevos lugares en el territorio, los espacios del turismo. *Geometría*. 1991, nº 12.

¹¹ "*A partir de un lugar desolado, inhabitado e inhabitable, sin paisaje, sin historia, sin monumentos, hubo que imaginar un sitio para una sociedad alimentado de romance, y de impresiones pintorescas y manieristas. Los promotores del siglo XIX han hecho existir un sitio justo ahí sin cualidades, animando los trazos de un carácter de burguesía de negocios, de la bolsa, de profesionistas liberales, dinámicos y oportunistas, y cuyo promotor inmobiliario era el mismo el representante más espectacular*". ROUILLARD, Dominique. *Reconquerir la mer. Monuments historiques*. 1989, nº 165.

1.1.3.1 Origen y expansión geográfica

Antiguamente, la ribera del mar fue lugar de meditación, reposo y placer colectivo. Por mucho tiempo estuvo desierta, siendo rechazada e inhabitada. Tanto las playas del norte de Francia como del mediterráneo provocaban tristeza e incluso repulsión, fueron como desiertos tórridos, inhospitalarios, peligrosos e inhabitables durante el verano.

A finales del siglo XVIII, próximos a los grandes centros urbanos, emergieron los primeros asentamientos dedicados a la función balnearia. En la costa sur de Inglaterra surgieron las primeras estaciones balnearias que inicialmente fueron frecuentadas de junio a septiembre por la aristocracia y la *gentry* inglesa: **Brighton, Folkestone, Margate y Scarborough**. La preferencia de las Familias Reales por algunas estaciones balnearias las convirtió en lugares de moda y centros de atracción para los distinguidos.

Cuando las playas inglesas comenzaron a ser visitadas por veraneantes de clases inferiores, los grupos de elite huyeron al otro de lado del canal de la Mancha, no por motivaciones climáticas, sino para evadir la situación. Las costas del continente europeo fueron ocupadas por colonias británicas y nórdicas que impusieron en las localidades su forma de vivir y conservaron sus costumbres. Para los ingleses la estancia en los balnearios en el continente europeo resulto menos costosa que en los castillos o residencias del campo inglés. Las primeras estaciones balnearias en la parte continental surgieron en las playas belgas, francesas y alemanas: **Dunkerque, Ostende, Doberan, Travemünde**.

En el siglo XVIII, en **Dieppe**, en el norte de Francia, se iniciaron los baños de mar, siendo la primera estación que se puso de moda. En 1578, los primeros bañistas fueron el rey de Francia Enrique III y su mujer, a quienes su médico particular les aconsejó los baños de mar. Durante la época de la Restauración, Carolina de Bourbon, Duquesa de Berry, fundó los primeros baños de mar en Dieppe. Su presencia atrajo a otras importantes personalidades y miembros de la alta burguesía francesa. En 1778, se fundó –sin mucho éxito– una casa de salud termal de agua marina.

En 1848, se inauguró la red ferroviaria entre París y Dieppe. Ese mismo año Napoleón III y la emperatriz Eugenia de Montijo pasaron tiempo de su viaje de bodas en Dieppe. Aunque la emperatriz volvió en años posteriores, prefirió establecer su residencia de verano en Biarritz. A principios del siglo XIX, Dieppe perdió su popularidad debido a la aparición de otras playas mejor dotadas en la costa de Baja Normandía: **Deauville, Cabourg, Houlgate, Boulogne-sur-Mer y Trouville-sur-Mer**.

Durante el siglo XIX, las bajas temperaturas contribuyeron a cambiar las playas atlánticas por playas con mejor clima ubicadas en las costas del norte de España (**San Sebastián**) y Francia (**Biarritz**), en las costas mediterráneas francesas (**Hyères**, **Cannes** y **Niza**) e italianas (**San Remo**, **Taormina** y **Sorrento**) y en el mar Adriático (**Trieste**, **Splitz**).

1.1.3.2 Proceso de democratización

A mediados del siglo XIX, el ferrocarril llegó a varias estaciones balnearias europeas. Antes de su llegada, solo algunas personalidades acomodadas económicamente se aventuraban a hacer un largo y fatigoso viaje para invernar en una estación balnearia. El éxito, auge y continuidad de las estaciones balnearias, estuvieron ligados a la buena situación geográfica respecto a los ejes de comunicaciones y al transporte regular que las conectaba con las grandes ciudades del continente.

Con la llegada del ferrocarril, las estaciones balnearias se volvieron más populares y accesibles inicialmente a los burgueses y más tarde, a las clases menos adineradas. Las clases populares comenzaron a viajar motivadas por la llegada de las vacaciones anuales. Además, el invernar encontró competencia con el veraneo, lo que cambió la costumbre de pasar el invierno en las estaciones balnearias para practicar deportes de invierno en los Alpes. Aunque las estaciones balnearias paulatinamente fueron democratizándose continuaron siendo frecuentadas por los distinguidos.

1.1.3.3 Características Generales

1.1.3.3.1 Baños de mar

Por la creencia de los efectos curativos del agua de mar, los baños en el mar también fueron propuestos por los médicos como terapia. En algunas ocasiones para realizar el baño, el agua de mar se vertía fría o caliente en una bañera de piedra o mármol, funcionando como piscinas naturales. Alrededor del año 1750, las estaciones balnearias inglesas Margaret y Scarborough dispusieron de los primeros carros de baño o *bathing machine* que sirvieron para adentrarse al mar y practicar inmersiones (Figura 1-5, Figura 1-6).



Figura 1-5. Inmersión en el mar desde un *Bathing machine*.

Figura 1-6. *Bathing machines* y competencia de yachting.

En un principio, los carros fueron tirados por mulas conduciendo mar adentro principalmente a las damas de una manera privada y reservada. Con el tiempo, los bañistas prefirieron el baño de olas y la natación, considerando el baño de mar más como una actividad deportiva que como terapia.

1.1.3.3.2 Baños de brisa marina

En las primeras décadas del siglo XIX, los baños de brisa marina tuvieron una función terapéutica cuando los médicos británicos empezaron a recomendar el aire de mar como un remedio curativo. Después, quienes los habían tomado alguna vez, como fueron los anémicos, asmáticos, débiles y convalecientes comenzaron a recomendarlos. Los paseos marítimos y los muelles artificiales o *piers* fueron utilizados para disfrutar de los baños de brisa marina. El extremo mar adentro de los *piers* donde el aire es más limpio y puro fue el punto más importante y más utilizado para los baños de brisa marina y otras actividades recreativas

1.1.3.3.3 Actividades y costumbres

Para la aristocracia o burguesía, asistir en el invierno o verano a una estación balnearia respondió a motivaciones tanto culturales como sociales. La vida social del balneario dio la posibilidad de relacionarse socialmente, controlar y confirmar el estatus social. Para las féminas se ampliaba la oportunidad de buscar y encontrar marido en un círculo más pequeño y estrecho, lo que ofrecía más posibilidades de éxito.

Los clubs sociales, fueron por excelencia espacios aglutinadores sociales, organizaban los acontecimientos que hacían menos aburrida y más estimulante la vida social de estas ciudades. En ocasiones, esta sociabilidad fue dirigida por un maestro de ceremonia. Los más reconocidos maestros de ceremonias ingleses fueron *Richard "Beau" Nash* en Bath y *William Wade* en Brighton, quienes fueron especialistas en vestuario y modales de moda. Se encargaban tanto de llevar a cabo presentaciones personales como de regular el protocolo y decidir la etiqueta digna para estar a la altura de las grandes ocasiones.

Las actividades realizadas al aire libre apoyaron la vida social de las estaciones balnearias. Fue costumbre salir a pasear para ver y dejarse ver en los espacios públicos más visitados. Como parte de la rutina cotidiana se acostumbraba visitar el puerto, pasear por la arena,

caminar sobre las rocas, pasear en barca y hacer ejercicio después del baño. Las damas paseaban por la orilla del mar protegiéndose del sol con sombrillas y cuerpo bien cubierto (Figura 1-7). En esta época aún no se acostumbraba el bronceado. Al interior de los establecimientos balnearios se disfrutaba del juego, el baile, la música, el teatro y la lectura, para la cual existieron bibliotecas fijas o ambulantes. Se pusieron de moda las regatas o *yachting* y las carreras hípicas. Los deportes de polo, tiro y tenis dieron cita cada temporada a la alta sociedad internacional.

1.1.3.3.4 Normas de conducta

El control de la moral pública y la imposición reglas de urbanidad ante los nuevos hábitos y costumbres de las estaciones balnearias se afrontaron mediante la acción jurídica. El comportamiento de los bañistas y el uso de las zonas de baño se regularon con normas publicadas en edictos o en los bandos municipales. Los establecimientos de baños determinaron sus propios reglamentos. Para evitar el desacato se establecieron multas por bañarse sin el traje apropiado y no mostrar el suficiente decoro (Figura 1-8).

Durante años, fue asignada una zona diferente de la playa según el sexo del bañista -los hombres de un lado, las mujeres en otro-. Para marcar la distinción de las zonas, en ocasiones se acordonó el área. La división de los espacios de playa no se limitó solo a las diferencias de sexo. La categoría social de los bañistas también fue motivo determinante de separación y exclusión.

1.1.3.3.5 Guías turísticas

Al desarrollo de las estaciones balnearias contribuyeron periodistas, pintores, escritores y médicos, quienes convencidos de las virtudes y efectos del agua de mar, recomendaron cada vez más la estancia frente al mar. En Francia, el periodista, crítico y novelista *Jean-Baptiste Alphonse Karr* fue reconocido como lanzador de estaciones mediante sus comentarios y publicaciones. Durante el siglo XIX, las estaciones balnearias contaron con la publicación de una *Gaceta* que publicaba la lista de los recién llegados durante la temporada. El principal objetivo fue aumentar el interés de los visitantes.

La publicación de las primeras guías turísticas ayudó a forjar las imágenes de las ciudades balnearias. Las experiencias de los autores de guías, fueron plasmadas en sus libros o

diarios. Las guías generaron una corriente de viajeros que recorrieron los lugares mostrados para conocer las imágenes que se les ofrecía en las guías. Dominique Rouillard en su libro *Le Site Balnéaire*¹² clasificó las guías turísticas publicadas en el siglo XIX, según su presentación, el modo literario o la vocación del autor. La autora resumió la clasificación en una tabla donde se muestran 6 tipos de guías y los autores que publicaron en las tres últimas décadas del siglo XIX (Tabla 1-1):

1. Sistemáticas, tipo Baedeker.
2. Prácticas, mezcla de descripciones, información profunda.
3. Narrativas, descriptivas o poéticas.
4. Vocación Histórica, Medicinales.
5. Folletos editados por las sociedades.
6. Situadas en la literatura o la sátira.

En el primer tipo, los manuales de viajero de Karl Baedeker¹³ describieron detalladamente los atractivos de las ciudades. Enlistan los lugares recomendados para visitar, mencionan su ubicación y el precio por visitar o por utilizar, lo que demostró la rentabilidad adquirida de los elementos de la ciudad. Las rutas marcadas en las guías tuvieron como punto de partida o referencia una ciudad importante, en el caso de Trouville-sur-Mer y Deauville, tuvieron como referencia a París, o se menciona como referencia a Burdeos para llegar a Biarritz.



Figura 1-7. Paseo Marítimo de Le Havre, Francia.

Figura 1-8. Damas en traje de baño.

¹² ROUILLARD, Dominique. *Le Site Balnéaire*. Liège: Pierre Mardaga, 1984.

¹³ En el proceso de investigación de la tesis fueron revisados los manuales del viajero Baedeker que datan de 1906 a 1914.

SYSTÉMATIQUES Types BAEDEKER		PRACTIQUES Mélange description Information encore très fort	ENTIÈREMENT NARRATIFS, DESCRIPTIFS, OU POÉTIQUES	A VOCATION HISTORIQUES, MÉDICALES, ETC.	BROCHURES ÉDITÉES PAR LES SOCIÉTAIRE	SE SITUENT DANS LA LITTÉRATURE OU LA SATIRE
1860	Joanne, 1866-1913	Tessier, 1864 D'Auriac, 1866 Talboscq, 1868-1869	Chapus, 1855-1862 Enault, 1855 Liderhard, 1854 (P) Blanquet, 1859 Mérona, 1862 Morlent, 1860 De Luneville, 1865 Maret, Bazouge, 1865 De la Ravalle, 1865 Dumontier, 1867	Morlent, 1841 (H) Caumont, 1853 (A) Ferret, 1855 (HB) R. le Roy, 1865 Lemarchand, 1866	Notices: Dieppe, 1822-1837 Calais, 1837 Itinéraires de l'étranger, 1854 La désunion produit l'impuissance, 1861 Annuaire et notices de Cabourg, 1860, 1862, 1869 Les bains de mer de Deauville, 1867- 1968	
1870		De Conty, 1873-1890	Adeline, 1875 Bertall, 1880-1887 Martin, 1881 Amline, 1882 (P) Sevrette, 1882 Vattier d'Ambroise, 1883 Figurey, 1887 Dubois, 1887	R. de Salles, 1859 (H) Robidou, 1861-97 (H) Burat, 1880 (GF) Aubert, 1884 (GL)	Petit guide à Vilerville, 1874 L'avenir de Dinard, 1874	Bertall, 1873-1875
1890	Bardet, 1892-1893 Miriam, 1893	Chemelinski, 1890 C. de Tours, 1890-1892	Simons, 1887-1893 (P) Poème	(H) Historique (A) Archéologique (HB) Histoire des bains (GF) Géographique (GL) Géologique	Guide municipal, Houlgate, 1910	

Tabla 1-1. Clasificación de guías turísticas publicadas en el siglo XIX.

Fuente: ROUILLARD, Dominique. *Le Site Balnéaire*. Liège: Pierre Mardaga, 1984.

1.2 MODELO DE CIUDAD BALNEARIA

A lo largo del siglo XIX, las prácticas de ocio, convertidas en prácticas balnearias implicaron la aparición de las estaciones balnearias, las cuales reprodujeron y promovieron un nuevo modelo de urbanización: la **ciudad balnearia**. A partir de la colonización del antiguo espacio rural y marítimo se constituyó un nuevo espacio para responder a las nuevas formas de sociabilidad impuestas por nuevas actividades. Los pequeños pueblos asentados en las riberas de mar dedicados tradicionalmente a la pesca o agricultura comenzaron a recibir visitantes para disfrutar de sus atractivos naturales. El recibimiento de visitantes los transformó en centros de recreo que paulatinamente modificaron sus actividades y su aspecto físico.

El geógrafo francés Jean-Pierre Lozato-Giotart¹⁴ afirmó que en este proceso de configuración del espacio turístico *el espacio dejó de ser contemplado para ser consumido*. En la consolidación de los centros balnearios surgieron nuevos actores que participaron conjuntamente: rentista, planificadores, empresarios e industriales. La responsabilidad del desarrollo y extensión del nuevo espacio turístico recayó en los ayuntamientos y en la iniciativa privada, sin dejar de mencionar la importancia de algunas intervenciones urbanísticas de origen estatal o proveniente de la Banca Francesa. Desafortunadamente, las primeras transformaciones espaciales en las riberas del mar no consideraron las consecuencias ecológicas, culturales o económicas. En algunos casos, el proceso de transformación del espacio fue condicionado por los intereses particulares de la promoción inmobiliaria y la especulación urbana.

En el libro *Le site balnéaire*, la investigadora francesa Dominique Rouillard presento un estudio tipológico de las estaciones balnearias de la costa normanda. El estudio se elaboró a partir del análisis de tres componentes urbanos:

- a) Trazo urbano
- b) Composición espacial

¹⁴ LOZATO-GIOTART, Jean-Pierre. *Géographie du tourisme: de l'espace regardé à l'espace consommé*. Paris: Masson, 1993.

c) Equipamiento balneario.

Además, en el estudio se compararon las ciudades destinadas a las actividades de ocio de acuerdo al *niveaux d'ancrage de l'opposition* y a su naturaleza: campo o mar. Como ejemplo del modelo balneario, la investigadora Dominique Rouillard presentó un proyecto de una *plaza particular*¹⁵ (Figura 1-9) concebido en 1886 por un personaje llamado Simon. El proyecto muestra la confluencia de equipamiento balneario (casino, Gran Hotel, paseo marítimo y *pier*) a lo largo de una vía paralela al borde del mar. Esta vía representa el paseo marítimo que con el cruce de una vía perpendicular aumenta su actividad. Cabe destacar, la presencia de los muelles artificiales o *piers* como elementos fundamentales del modelo de la ciudad balnearia del siglo XIX.

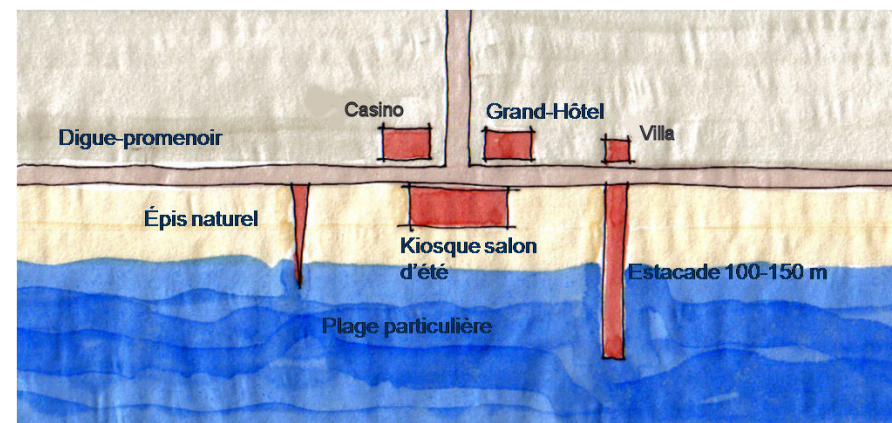


Figura 1-9. Modelo de ciudad balnearia. Proyecto realizado por Simon en 1886.

Fuente: ROUILLARD, Dominique. *Le Site Balnéaire*. Liège: Pierre Mardaga, 1984.

¹⁵ ROUILLARD, Dominique. *Le Site Balnéaire*. Liège: Pierre Mardaga, 1984.

1.2.1 TRAZO URBANO

El trazo irregular en algunas ciudades balnearias fue consecuencia de su origen espontáneo. Posteriormente, mantuvieron un crecimiento irregular y descontrolado. En algunos casos, fue debido a que los nuevos asentamientos respetaron y conservaron pueblos de pescadores o agricultores ya existentes. En otros casos, fue debido a la topografía accidentada del lugar. Las ciudades balnearias han aprovechado la anarquía y el caos visual en beneficio de su atractivo e identificación. Los ejemplos más destacados de esta tipología son Trouville-sur-Mer y Biarritz, ambas localizadas en Francia.

La rentabilidad obtenida de la explotación del espacio balneario conllevó a que los inversionistas o las autoridades locales elaboraran planes urbanos totales o parciales para promover el crecimiento ordenado de las ciudades destinadas a actividades de ocio. La mayoría de los planes representaron una organización regular, ordenada y reglamentada. Fueron utilizadas las retículas regulares para garantizar el orden urbano. Los trazos libres y orgánicos permitieron la integración de la ciudad con el paisaje y la naturaleza.

Los ejemplos más relevantes en Francia de planificación en el siglo XIX fueron los planes urbanos de Deauville y Cabourg (Figura 1-10), en los cuales, el trazo geométrico combinó la retícula con líneas diagonales y radiales. Contrariamente, los barrios residenciales para la ciudad de Biarritz, los *Lotissement du Domaine Imperial* y *Parc d'hiver*, siguieron el modelo de ciudad jardín, utilizando trazos orgánicos e irregulares (Figura 1-11, Figura 1-12).

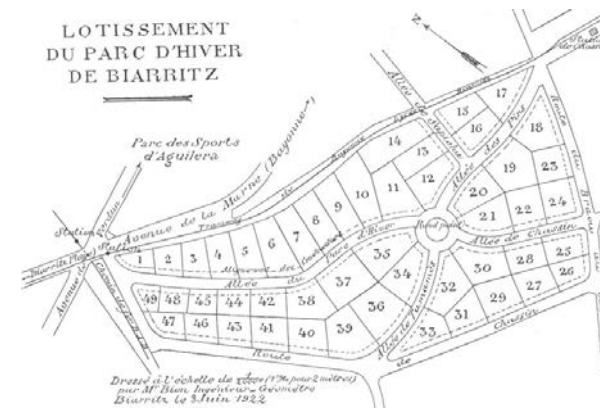


Figura 1-10. Deauville-Trouville, Francia

Fuente: CULOT, Maurice; JAKOVLJEVIC, Nada. *Trouville*. Liège: Mardaga: IFA, 1989.

Figura 1-11. Lotissement du Domaine Imperial en Biarritz, Francia.

Fuente: DELAUNAY, Dominique. *Biarritz: villas et jardins 1900-1930*. Paris: Norma / Institut Français d'Architecture, 1992.

Figura 1-12. Lotissement du Parc d'hiver en Biarritz, Francia.

Fuente: DELAUNAY, Dominique. *Biarritz: villas et jardins 1900-1930*. Paris: Norma / Institut Français d'Architecture, 1992.

1.2.2 COMPOSICIÓN ESPACIAL

En las ciudades balnearias la vida social y económica se desarrolló en el borde de mar en torno a elementos naturales (*promontorios, penínsulas*) o artificiales (*faros, casinos, Grand Hotel, establecimientos de baños*). El espectáculo que ofrecía el borde de mar dio origen a la ordenación urbana frente al mar. Para generar un escenario propicio para el ocio y el turismo, el borde de mar se acondicionó y embelleció con paseos, jardines, arboledas, miradores, pérgolas y terrazas, creando un espacio natural de enlace entre el mar y la ciudad. Para la investigadora Dominique Rouillard en las ciudades balnearias existe una relación inherente entre arquitectura y paisaje: «*dans ce bord de mer, paradoxalement, c'est le site, l'architecture et la ville qui séduisent. Et si cette architecture venait à disparaître... ce serait le site lui-même qui disparaîtrait*»¹⁶.

Los escritores románticos manifestaron de antemano la imagen que debía tener un establecimiento termal: “*tener connotaciones de palacio, poseer amplios paseos y jardines donde pueda contemplarse la naturaleza y charlar*”. En estas nuevas ciudades se reprodujeron algunos elementos urbanos extraídos de los modelos de ciudad tradicional conocidos en esa época. Del París de Haussmann se retomaron: grandes ejes, plazas, paseos, bosques, jardines y *boulevards*; y de las ciudades inglesas: *squares, crescents, parades y piers*.

Los puertos pesqueros y de pasajeros fueron los menos beneficiados de las nuevas funciones de la ciudad balnearia. Fueron evitados visualmente, alejados o aislados mediante elementos de separación material como diques, espigones y rompeolas. Como compensación surgieron los *piers* que sirvieron como puntos de enlace entre el puerto y la ciudad para el traslado marítimo de personas evitando los tortuosos caminos terrestres.

¹⁶ “*En el borde de mar, paradójicamente, son el sitio, la arquitectura y la ciudad las que seducen. Si esta arquitectura llega a desaparecer, será el sitio mismo el que desaparecer*”. ROUILLARD, Dominique. Reconquerir la mer. *Monuments historiques*. 1989, nº 165.

1.2.3 EQUIPAMIENTO BALNEARIO

Los principales atributos que sirvieron de atracción e identificación de las ciudades balnearias fueron la riqueza de los atractivos naturales y la variedad de los equipamientos urbanos destinados a las funciones balnearias. Las nuevas actividades impuestas por la función balnearia se materializaron mediante innovaciones arquitectónicas y urbanas. El equipamiento básico fue complementado por equipamiento destinado a actividades de entretenimiento apropiadas a los diversos grupos sociales que visitaban las estaciones balnearias:

- **Equipamiento esencial:** Gran hotel, establecimiento de baños, casino y villas de reposo.
- **Equipamiento complementario:** Salas de juego, salones de baile, cafés, restaurantes, salas de lectura y bibliotecas rodantes o fijas.
- **Espacios públicos:** Plazas, parques, jardines, paseo marítimo y *pier* o *jetée promenade*.

1.2.3.1 Gran Hotel

El éxito de las estaciones balnearias aumento la demanda de los bañistas foráneos simultáneamente con la demanda de alojamiento. Los primeros espacios de acogida fueron posadas, hostales, albergues o casas de asistencias. Un hotel de elegantes instalaciones o **Gran Hotel** ofrecía un espacio apto en la ciudad balnearia para hospedar a los clientes distinguidos de las clases altas (aristocracia, realeza o burguesía).

El Gran Hotel funcionó como escenario aglutinante de la actividad lúdica, simbólica, representativa, económica y cultural del siglo XIX. El Gran Hotel ofreció comúnmente sala de billar, sala de conciertos, cinematógrafo y salones de fiestas. Los amplios salones del Gran Hotel permitieron el desenvolvimiento y lucimiento de la sociedad: “*Aunque no se exigía etiqueta, muchos huéspedes vestían sus galas de noche. La vajilla inglesa y la cubertería de plata estaban presentes en las mesas. Una orquesta tocaba en el comedor durante los almuerzos; por la noche, al concluir la comida, se pasaba al salón y los músicos amenizaban veladas y fiestas*”.

1.2.3.2 Casinos

La necesidad de un lugar de encuentro y de animación para ayudar a combatir el aburrimiento y el tedio en las ciudades balnearias conllevó a acondicionar en los hoteles pequeñas salas de juego acondicionadas en los hoteles. A principios del siglo XVIII, surgieron los primeros casinos –*kurhaus* o *kursaal*- (Figura 1-13, Figura 1-14). Cada ciudad balnearia tuvo un casino donde se jugaban la mayoría de los juegos de azar. El casino concentró a su alrededor otros espacios dedicados a la recreación: el teatro, el quiosco de música y los restaurantes.

En 1838, Luis Felipe de Francia, prohibió el juego en los casinos. Lo que significó el cierre de los casinos franceses, además del retiro de los promotores inmobiliarios a países vecinos. La prohibición en Francia duro hasta 1856. En 1872, Otto von Bismarck ordenó el cierre de los casinos en Alemania. Tal determinación benefició el desarrollo de otros lugares en donde sí se pudieron establecer nuevos casinos.

1.2.3.3 Establecimiento de baños

En el siglo XIX, se pusieron de moda los baños flotantes que se caracterizaron por ser embarcaciones amarradas en el puerto o barcasas sobre los que se edificaba un tinglado de madera con cubierta de zinc o toldos de lona. Los primeros baños flotantes desaparecieron para dar lugar a establecimientos de baños. El establecimiento de baños, llamados comúnmente baños públicos, fue un conjunto de edificios que permitieron las inmersiones en el mar de una manera directa y privada (Figura 1-15). Con el tiempo, se perdió interés en ellos cuando se prefirió nadar, pasear o hacer ejercicio en la playa. Las instalaciones que formaban los establecimientos de baños fueron:

- a) **Edificio principal.** Edificio de planta rectangular rodeado por una galería. Estaba construido en madera sobre una plataforma sostenida por pilotes. Se accedía por medio de escaleras exteriores. Para lavarse la sal del mar tenía una zona de duchas. En la planta baja, a veces se daba el servicio de restaurante bar.
- b) **Cabinas.** Protecciones de la intemperie individual o familiar colocados en hileras a lo largo de la playa. Podían ser de lona o de madera.

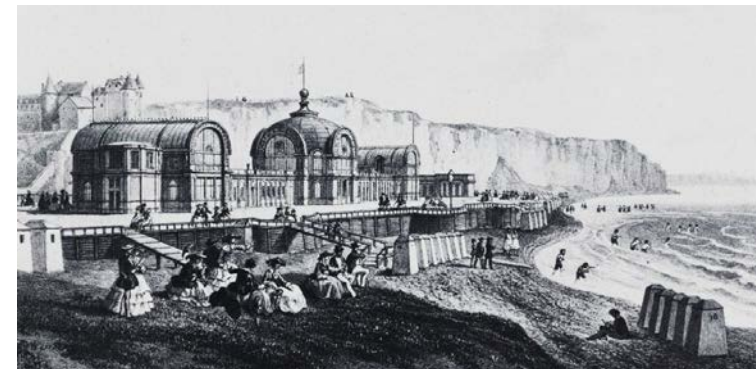


Figura 1-13. *Kursaal*. San Sebastián, España.

Figura 1-14. Casino. Niza, Francia.

Figura 1-15. Establecimiento de baños. Dieppe, Francia.

Carros de bañista (*bathing machines*). El carro de bañista era una caseta móvil con 4 ruedas de tracción animal. Adentro, el bañista hombre o mujer podía desvestirse. Para permitir que el bañista tomara el baño en el mar sin desplazarse, la caseta tenía una escalera interior que se abría en el suelo del vehículo cuando este alcanzaba la profundidad no superior a 60 centímetros.

Piscina natural. Piscina que utilizaba agua de mar construida con postes y cuerdas o mediante un muro de rocas para impedir el peligro.

1.2.3.4 Paseo marítimo

A partir de 1810, en todas las ciudades balnearias de cierta importancia se impuso la construcción de un paseo frente al mar –denominado también **malecón** si existe un muro de contención-. En algunos casos, el trazo se realizó siguiendo la ruta elegida espontáneamente por los paseantes. En un principio tuvo como objeto disfrutar del paisaje de la playa o de la brisa del mar. La utilización del paseo se volvió un pretexto para la exhibición personal de las clases dominantes: para ver y dejarse ver, para mostrar lo que se es o para aparentarlo (Figura 1-16, Figura 1-17).

El paseo marítimo fue el principal espacio receptor de la convivencia social con fines festivos como fueron los carnavales. El paseo marítimo fue pieza fundamental en la creación del espacio para el ocio, a lo largo de él se construyeron las fachadas marítimas características de estas ciudades con edificaciones de alojamiento colectivo o individual (Hoteles y villas), espacios públicos y equipamiento balneario.

1.2.3.5 Espacios públicos

Siguiendo el modelo de una ciudad jardín que aseguraba al visitante un entorno diferente al cotidiano, las ciudades balnearias ofrecieron espacios públicos en los que se emplazaron jardines, paseos, arboledas, miradores, pérgolas, terrazas y parques. Los parques fueron equipados con fuentes, esculturas, relojes florales, bancos o surtidoras de agua. En su interior se podían encontrar pabellones para el descanso, la música y teatro al aire libre.



Figura 1-16. *La promenade des anglais* y el Casino sobre la *Jeteée promenade*. Finales del siglo XIX, Niza, Francia.

Figura 1-17. *La promenade des anglais* en el siglo XXI. Niza, Francia.

Fuente: Propia.

1.2.3.6 Pier

El *pier* es una larga plataforma de madera sobre pilotes que se adentra al mar para alcanzar la profundidad suficiente que permita anclarse a las embarcaciones que transportaban desde el puerto a los visitantes a la ciudad. En ocasiones, al centro de la plataforma se erigieron edificaciones de tiendas y restaurantes, en su caso, los pasillos laterales funcionaron como largos paseos. La longitud podía ser de 200 metros o más. La anchura variaba de 10 a 30 m. El extremo final del *pier* remataba en forma semicircular o en T.

El *pier* es considerado como una invención inglesa. Se le atribuyen varios diseños de ellos al arquitecto naval inglés Eugenius Birch. En 1814, fue construido el primer *pier* en Ryde. En 1823, fue creado el segundo en Brighton. Su uso se extendió a otros lugares ingleses y galeses. En 1900, ya había en Inglaterra 80 *piers* de los 91 que se construyeron en total (Figura 1-18). Pudo existir de uno a tres *piers* en una misma localidad. En el continente, se construyeron especialmente en los centros franceses y belgas donde fueron conocidos como *jetée promenade*. En un principio, su aparición tuvo como función servir como punto de acceso por mar del puerto a la ciudad, al mismo tiempo que sirvió como lugar ideal para disfrutar de la brisa marina. Esta última función transformó a los *piers* en lugares de desfile y recorrido social. En algunas ciudades balnearias, por un penique, el turista podía pasar el día en el *pier* mirando el mar, relacionarse socialmente y relajarse en un ambiente amenizado por la música de una orquesta. Además, en ocasiones había caballos ponis que se alquilaban para pasear a los visitantes (Figura 1-19, Figura 1-20).



Figura 1-18. Localización de *Piers* en la costa de Inglaterra a finales de siglo XIX.

Fuente: FISCHER, Richard. *British Piers*. London: Thames & Hudson, 1987.

Figura 1-19. *Pier*. Cleethorpes, Inglaterra.

Figura 1-20. *Pier*. Cromer, Inglaterra.

1.3 TURISMO MASIVO DE SOL Y PLAYA EN FRANCIA

"El ocio, posibilidad de una clase ayer, es hoy derecho de las masas"¹⁷.

La *Sous-secrétariat d'Etat aux Sports et à l'Organisation des loisirs*¹⁸ emprendió en Francia una verdadera política de ocio. De nueva creación, la subsecretaría presidida por Léo Lagrange volcó sus esfuerzos en aumentar las oportunidades de las masas para tener acceso al ocio y turismo: *«Notre objectif consiste à recréer le sens de la joie et celui de la dignité. Il faut mettre à la disposition des masses toutes les espèces de loisirs. Que chacun choisisse. Il faut ouvrir toutes les routes afin que chacun puisse participer au jeu libre et équitable de la démocratie»*¹⁹. Las principales aportaciones de la política a la nueva cultura del ocio fueron:

- a) Fomento de las asociaciones deportivas.
- b) Apoyo a las organizaciones de *Auberges de Jeunesse*.
- c) Precios preferenciales en hoteles y trenes.
- d) Construcción de equipamiento deportivo, turístico y cultural.

En beneficio de las clases obreras, Léo Lagrange acordó con la *Compagnie des chemins de fer de l'État* la venta de un billete popular de vacaciones anuales en los transportes ferroviarios con tarifa del 40% de reducción. Esto estimuló los desplazamientos internos de las masas populares. De igual manera aumentó las posibilidades de acceso a la cultura, el turismo, los deportes y el ocio.



Figura 1-21. Paseo en Tandem.

Fuente: PRELORENZO, Claude; PICON, Antoine. *L'Aventure du balnéaire: La Grande Motte de Jean Balladur*. Marseille: Éditions Parenthèses, 1999.

Figura 1-22. Camping en la playa.

Fuente: PRELORENZO, Claude; PICON, Antoine. *L'Aventure du balnéaire: La Grande Motte de Jean Balladur*. Marseille: Éditions Parenthèses, 1999.

¹⁷ CANDILIS, Georges. *Recherches sur l'architecture de loisirs*. Paris: Eyrolles, 1973.

¹⁸ La subsecretaría mencionada actualmente es el *Ministère de la Jeunesse et des Sports*.

¹⁹ *«Nuestro objetivo consiste en crear el sentido de la alegría y la dignidad. Hace falta poner en disposición de las masas toda especie de ocio. Para que cada uno decida. Hace falta abrir todas las rutas a fin de que cada uno pueda participar libremente y equitativamente de la democracia»*. BOYER, Marc. *Histoire du tourisme de masse*. Paris: Presses Universitaires de France, 1999. Collection Que sais-je?, n° 255.

El verano de 1936, la mayoría de los obreros disfrutaron de las primeras dos semanas de vacaciones anuales pagadas permaneciendo en sus casas. Ese año aprovecharon el billete reducido solamente 600 mil personas. Al año siguiente, de acuerdo al registro de números de billetes vendidos, 1, 800,000 personas utilizaron el tren. La mayoría de los usuarios se trasladaron a sus pueblos de origen para visitar a sus familiares,

Otros medios de transportes utilizados para desplazarse durante las vacaciones de verano, fueron la bicicleta doble o *tandem* y el automóvil. Popularmente en esa época se usó el Renault 4CV (Figura 1-21, Figura 1-22). El automóvil permitió a las clases medias desplazarse en el territorio de una manera más libre, independiente y económica, acampando durante el viaje en el bosque, el campo o en la costa. La falta de espacios ordenados para acampar frente a las costas francesas propició en los años cincuenta la proliferación de los llamados *campings salvajes* en deplorables condiciones y sin instalaciones sanitarias (Figura 1-23, Figura 1-24, Figura 1-25).

Como la llegada del ferrocarril en el siglo XIX a las estaciones balnearias, el interés por visitar las estaciones turísticas de las costas francesas -creadas originalmente para la nobleza- se extendió a los burgueses y a las clases medias. En el siglo XX, fueron las clases populares las que pudieron acceder a ellas para disfrutar de sus vacaciones anuales. Por consecuencia, las estaciones turísticas de la Costa de Ópalo, la Costa Azul, las costas de Normandía, Aquitania y Bretaña, antes reservadas a las clases acaudaladas comenzaron un proceso de crecimiento y democratización.

La libertad de desplazamiento conferida por el automóvil motivó que la atracción concentrada históricamente en la Costa azul se extendiera a las costas de Aquitana y Languedoc-Roussillon. Poco a poco, todas las regiones turísticas fueron invadidas por nuevos veraneantes, ocasionando la inconformidad de sus tradicionales y distinguidos visitantes: *“Cette invasion (sur la Côte d’Azur) a fait fuir le roi d’Angleterre...il était, en effet, difficile de garantir la sécurité du roi à Cannes entre le noyau d’énergumènes amené par le député de Nice et les autres révolutionnaires de Marseille et Toulon renforcés d’anarchistes espagnols...En ouvrant la voie aux trains rouges, on l’a fermé au fameux train bleu”*²⁰.

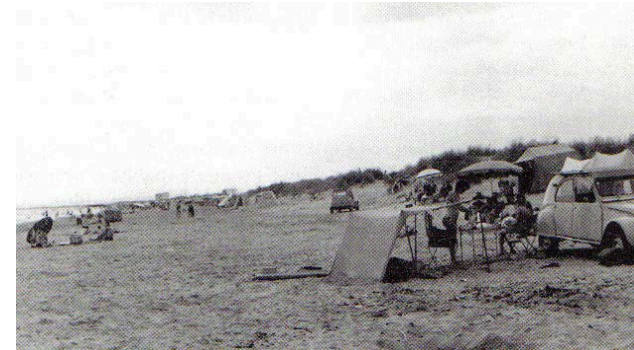


Figura 1-23. Camping en la playa.

Fuente: PRELORENZO, Claude; PICON, Antoine. *L’Aventure du balnéaire: La Grande Motte de Jean Balladur*. Marseille: Éditions Parenthèses, 1999.

Figura 1-24. Camping salvaje.

Fuente: PRELORENZO, Claude; PICON, Antoine. *L’Aventure du balnéaire: La Grande Motte de Jean Balladur*. Marseille: Éditions Parenthèses, 1999.

²⁰ *“Esta invasión (en la Costa Azul) hizo huir al rey de Inglaterra...era, en efecto, difícil de garantizar la seguridad del rey en Cannes entre el grupo de energúmenos llevados por el diputado de Niza y otros revolucionarios de Marsella y Toulon, fortalecidos de anarquistas españoles... abriendo la vía a los trenes rojos se le ha cerrado al*

famoso tren azul”. BOYER, Marc. *Histoire du tourisme de masse*. Paris: Presses Universitaires de France, 1999. Collection Que sais-je?, n° 255.

Tras la Segunda Guerra Mundial, el interés por el borde del mar experimentó cambios que le dieron una dimensión muy diferente a la manifestada durante sus orígenes: “Las transformaciones en los medios de transporte, el incremento del nivel de vida, la práctica de las vacaciones entre las clases de los países de la Europa noroccidental y la búsqueda del sol y el mar como motivación impulsa la eclosión del turismo como fenómeno masivo”²¹. El proceso de industrialización en los años de posguerra produjo un cambio cuantitativo y cualitativo en los flujos turísticos que denotaron una continua y acrecentada preferencia por las estancias balnearias.

En 1936, los desplazamientos anuales hacia los destinos litorales fueron de 3 millones. En 1978, esta cantidad remontó a 16 millones hasta llegar a 30 millones en 1995²². En 1960, el total de cuartos de hoteles clasificados *turistas* o *confortables* fue de 327,000. De esta cantidad únicamente 180,000 (55%) fueron consagrados al turismo. De los cuales, 68,000 corresponden a la *villégiature* balnearia, 45,000 a la *villégiature* de montaña y 17,000 se localizaron en ciudades en torno a París. Entre los hoteles no clasificados se consideraron algunos alojamientos emergentes durante la época dirigida al turismo social: *campings*, *villages de vacances*, *auberges de jeunesse* y *gîtes*.

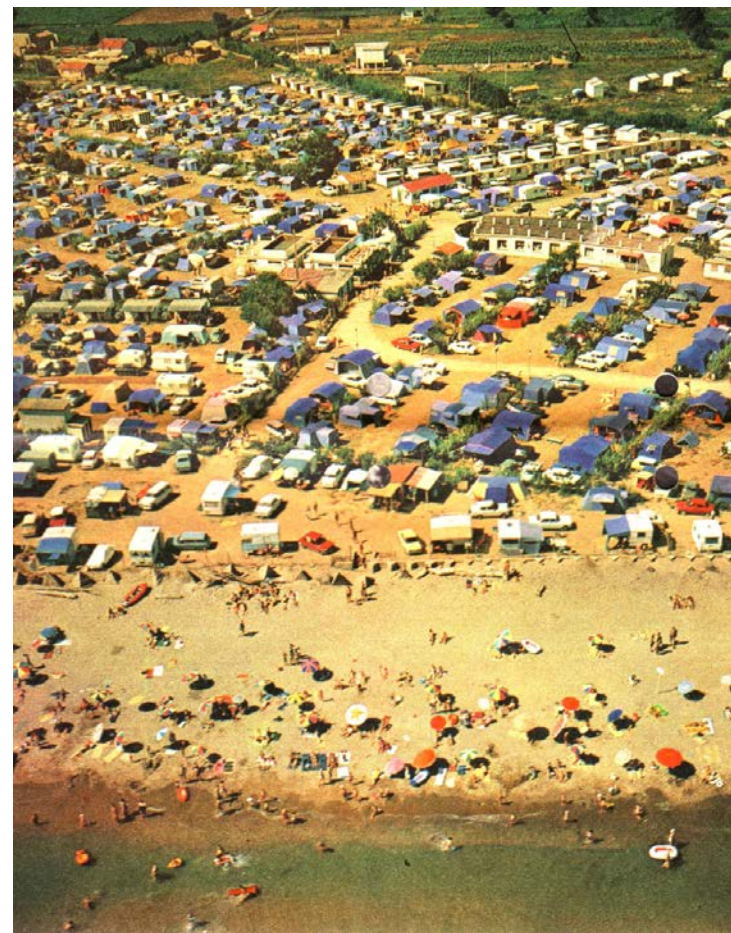


Figura 1-25. Campings salvajes en la costa de Languedoc-Roussillon.

Fuente: Fondo CANGE-G-A-3. Dossier 236 IFA. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

²¹ VERA, J. Fernando; LOPEZ PALOMENQUE, F.; ANTON, Salvador; MARCHENA, Manuel J. *Análisis territorial del turismo*. Barcelona: Ariel geografía, 1997.

²² VERA, J. Fernando; LOPEZ PALOMENQUE, F.; ANTON, Salvador; MARCHENA, Manuel J. *Análisis territorial del turismo*. Barcelona: Ariel geografía, 1997.

1.4 ORIGEN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS

La **plaisance**, o la navegación de *plaisance*, es la actividad náutica practicada con barcos de vela, motores o ambos y de tallas variables. Las embarcaciones son concebidas exclusivamente para realizar salidas de corta duración de carácter recreativo o participar en regatas (Figura 1-26). Un *port de plaisance*, o más exactamente un *bassin des yachts -dársena de Yates-*, consta de un estanque y equipamiento destinado al recibimiento de barcos de *plaisance* de dos toneladas brutas o más, con una extensión de alrededor de 5.00 m que reclaman un área de fondeo. Los *ports de plaisance* también se han desarrollado como polo turístico, base de otras actividades ocio, centro de animación, espacio comercial y lugar de servicios marítimos. Su creación ha ayudado en la revalorización de algunos sitios portuarios en decadencia. Sus instalaciones generaron actividades alternas de tipo deportivo y recreativo. Su función como polo de actividades ha contribuido a estructurar los litorales y favorecer el desarrollo del sector del turismo y ocio.

La navegación de *plaisance* tuvo su origen con el *yachting* que apareció en Inglaterra a finales del siglo XVIII y se desarrolló en el siglo XIX. El primer club organizador de regatas surgió en 1815, en la isla de Wight en Inglaterra, lo que convirtió a esta zona en la sede de importantes competiciones. Posteriormente, se crearon clubes náuticos en la mayor parte de Europa y América del Norte. En Francia, la primera sociedad náutica apareció en 1838 en Le Havre. Las primeras ciudades marítimas o estaciones turísticas que se dotaron de un *port de plaisance* durante el siglo XIX fueron: Brest, Cannes, Bordeaux y Arcachon (Figura 1-27).

En su debut, el *yachting* estuvo vinculado especialmente a la aristocracia y a las clases sociales privilegiadas: familias reales, industriales, negociantes, armadores y oficiales de marina interesados. Contrario a lo que se piensa, la posesión de un *yacht* no se limitó a la demostración de riqueza. Las grandes regatas organizadas sirvieron para promover retos deportivos, para estimular las innovaciones técnicas de la nave o para adquirir notoriedad en el medio. Hasta la Segunda Guerra Mundial, la navegación de *plaisance* la practicaron tan solo una minoría y reunió poco seguidores. Los factores que aceleraron su democratización fueron las nuevas tecnologías y nuevos materiales para su construcción que permitieron realizar embarcaciones en serie y a menor costo. La mayor disponibilidad del tiempo libre y el aumento de la capacidad de compra ayudó a que la *plaisance* fuera un producto de prosperidad económica en los años después de guerra. A partir de los años 1960, el éxito de las actividades náuticas se debió a la multiplicación de escuelas de vela que sirvieron para promover y difundir la *plaisance*.



Figura 1-26. *Yachting* en el siglo XIX.

Figura 1-27. Adaptación de *Port de Plaisance* en una ciudad balnearia tradicional. Honfleur, Francia.

Fuente: Propia.

Desde los años 1970, la *plaisance* se ha diversificado, se le han unido actividades de deslizamiento como el *surf* y *windsurf*. Además, han surgido embarcaciones relacionadas con la actividad náutica como los catamaranes y cruceros. El número de practicantes, la infraestructura y los flujos financieros colocan a la *plaisance* en la más considerable de todas las actividades. A nivel mundial, el número de flotilla en 1998, fue de alrededor de 25 millones de naves registradas, de las cuales, más de 15 millones pertenecen a Estados Unidos de América (Figura 1-28). En 1951, en Francia existían 25 mil naves de *plaisance* registradas, cantidad que en el año 2000 pasó a 900 mil, de esta cantidad, aproximadamente 250 mil son de más de dos toneladas brutas (Tabla 1-2).

Hasta mediados de los años 1960, no existieron estructuras reservadas al recibimiento de naves de *plaisance*. Los barcos se estacionaban en áreas de fondeo individuales habilitadas por los propios usuarios o en los puertos de pesca o puertos de comercio donde eran tolerados. Para responder a la demanda creciente de puestos de amarraje, se originó la necesidad de habilitar estructuras especiales para satisfacer esta necesidad específica. Las primeras estaciones turísticas que fueron equipadas con *ports de plaisance* o **puertos deportivos** de concepción moderna fueron Cannes, Deauville y Mónaco, entre otras más estaciones de moda. Más tarde, cuando los promotores percibieron la rentabilidad de concebir estas estructuras acompañadas con operaciones inmobiliarias aparecieron las marinas o ciudades lacustres (Figura 1-29).

Año	Naves de <i>plaisance</i> en Francia
1951	25,000
1961	40,000
1971	158,000
1981	552,000
1991	775,000
2000	900,000

Tabla 1-2. Evolución de la cantidad de naves de *plaisance* en Francia.

Fuente: BERNARD, Nicolas. *Les ports de plaisance. Équipements structurants de l'espace littoral*. Paris: L'Harmattan, 2000.



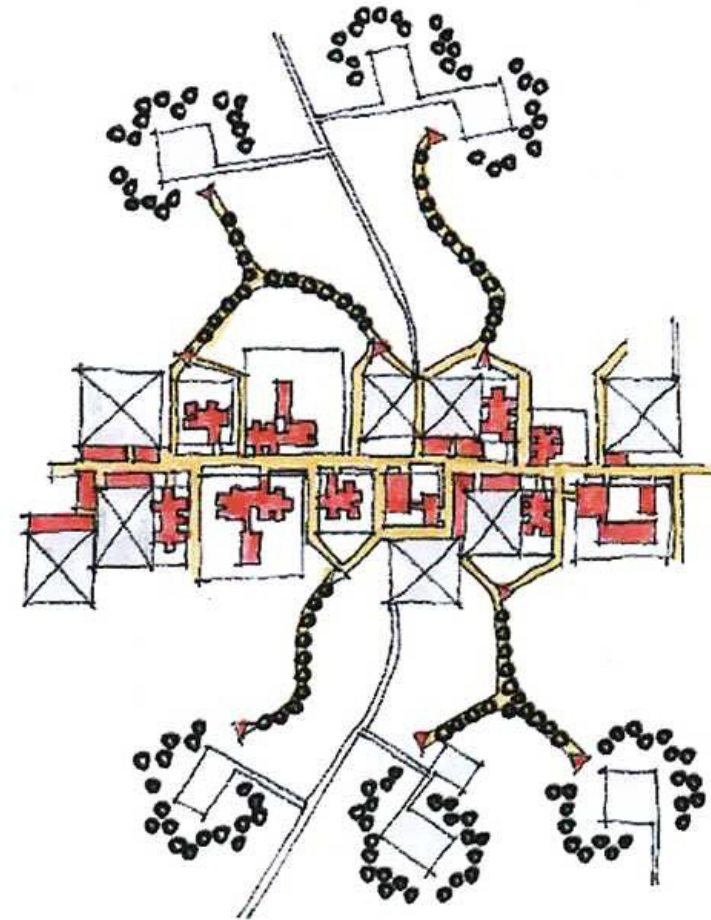
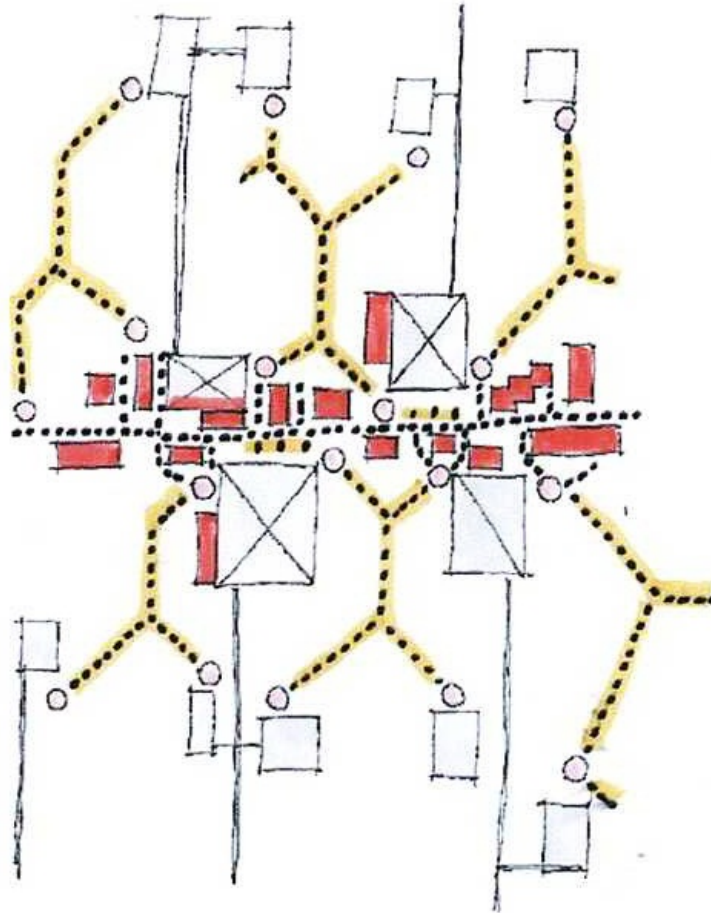
Figura 1-28. Port de plaisance. Le Havre, Francia.

Fuente: Propia.

Figura 1-29. Marina. Port Grimaud, Francia.

Fuente: Propia.

2. ARQUITECTURA Y URBANISMO MODERNO (1945-1975)



Estudiar la situación de Francia de posguerra, haciendo un recorrido histórico de la manera en que el Gobierno Francés afrontó los problemas urbanos de posguerra aplicando los principios modernos para la reconstrucción del país y para aminorar el problema de la vivienda contribuyó a entender el contexto teórico y construido en el cual se desarrollaron profesionalmente los *architectes en chef* de las nuevas estaciones turísticas del litoral de Languedoc-Roussillon. La utilización oficial del *Orden abierto* en la construcción de la vivienda colectiva alejada de los centros urbanos europeos tuvo como consecuencia la producción masiva de los *grands ensembles*.

La rigidez y falta de flexibilidad de los principios establecido en la Carta de Atenas generó su revisión y reformulación por parte de los arquitectos del TEAM 10, grupo de arquitectos de la tercera generación del Movimiento Moderno que aportaron nuevas formas de organización urbana. Conocer el trabajo del Equipo *Candilis-Josic-Woods* como principal referente de la puesta en práctica de los conceptos teóricos del TEAM 10 condujo al estudio del discurso teórico formulado por Georges Candilis respecto a la arquitectura del ocio derivado de sus experiencias en la arquitectura y el urbanismo dedicados al turismo viéndose reflejado en sus obras.

2.1 ARQUITECTURA Y URBANISMO DE POSGUERRA EN FRANCIA

2.1.1 POSGUERRA Y RECONSTRUCCIÓN

En los años 1940, en el marco de la Segunda Guerra Mundial, varias ciudades francesas fueron bombardeadas. Aparte de las víctimas mortales y la desestabilización de la economía, fueron destruidos total o parcialmente algunos centros urbanos de ciudades como Le Havre, Brest, Orléans, Gien, Beauvais, Amiens, Royan, Maubeuge y Amersfoort. El Estado Francés de Vichy emprendió una recuperación inmobiliaria que no se limitó tan solo de reemplazar lo destruido sino que se ocupó por sentar las bases para llevarla a cabo.

En 1941, François Lehideux²³ afirmó al respecto: *“Nos régions, toutes nos villes, voire même tous nos villages, ne doivent plus vivre comme ils l'ont fait jusqu'alors sans discipline, sans ordre, ne peuvent plus se développer dans le chaos et l'anarchie. Santé morale et physique de l'individu, santé morale de la Nation sont en jeu. L'œuvre de rénovation doit être d'abord entreprise sous le signe de l'Urbanisme: N'est-ce pas d'une véritable Renaissance qu'il s'agit?”*²⁴. Esta postura inicial de los responsables en cuestión de reconstrucción fue apoyada posteriormente por el arquitecto Robert Auzelle²⁵ quien propuso que: *“L'urbanisme doit être permanent...s'appliquer à la totalité du territoire français et à ceux de la France d'outre-mer”*²⁶.

²³ François Lehideux, en el periodo de 1941 a 1942, fue *Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle y Délégué Général à l'Équipement National* durante el Estado Francés del Régimen de Vichy.

²⁴ *“Nuestras regiones, todas nuestras villas, igualmente nuestros pueblos, no deben vivir más como lo han hecho hasta ahora sin disciplina, sin orden, no pueden desarrollarse en el caos y la anarquía. Salud moral y física del individuo, salud moral de nación están en juego. La obra de renovación deben ser en principio empresa con el sello del urbanismo: No es más que de un verdadero Renacimiento de lo que se trata?”*. LEHIDEUX, François. *Reconstruction...Renaissance. Urbanisme*. 1941, octubre-noviembre, nº 72.

²⁵ El arquitecto Robert Auzelle formó parte del *Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme* en 1944.

²⁶ *“El urbanismo debe ser permanente...aplicarse en la totalidad del territorio francés y a los territorios más allá del continente”*. BERTRAND, Frédéric. Robert Auzelle et l'urbanisme français des années cinquante. *Urbanisme*. 1999, juin-août, nº 307.

Además, Auzelle demandó para el campo del urbanismo: *«Dans un vieux pays comme le nôtre...des enquêtes approfondies, une étude réfléchie et des hommes de talents»*²⁷.

El arquitecto y urbanista francés Paul Chemetov en el artículo *Les deux reconstructions* sostiene que la Reconstrucción en Francia se organizó en dos periodos. La **Primera Reconstrucción**, comprendió las obras realizadas en ciudades desbastadas como Gien, Orléans, Amiens, Beauvais, Le Havre y Maubeuge: *“Cette première reconstruction française, qui s'étale de 1945 à 1955, a plutôt hérité des idées de retour à l'ordre, d'un certain retour à la tradition, qui avaient déjà tours auparavant”*²⁸. Aún antes de declararse finalizada la Guerra, los principios rectores de la Reconstrucción de ciudades siniestradas tuvieron una concepción basada en un *Urbanisme comme embellissement*. Las intervenciones de reconstrucción consistieron en un cierto regreso a la tradición arquitectónica mediante la reposición idéntica de los edificios desaparecidos o de la conservación de la imagen de la ciudad antes de ser bombardeada. La **Segunda Reconstrucción**, que abarcó desde 1955 hasta principios de los años setentas, impulsó la producción masiva de vivienda a través de la construcción de los *Grandes ensembles*: *“Cette seconde reconstruction a été celle des Grands ensembles. C'est à ce moment-là que la politique des grandes ZUP s'est mise en place, avec les grandes politiques dirigistes, planificatrices”*²⁹.

En 1940, durante el gobierno de Vichy, el Estado Francés creó la *Commissariat technique à la reconstruction immobilière* (CTRI), facultada para elaborar el marco reglamentario de las operaciones en las ciudades siniestradas. A la CTRI pertenecieron los consejos del *Comité national de la reconstruction*³⁰ encargados de inspeccionar los Planes de urbanismo de las ciudades afectadas, además de resolver los problemas arquitectónicos que emergieran de las obras. Al año siguiente, el CTRI fue integrado a la recién creada *Délégation générale à l'équipement national* (DGEN) que tuvo como fin supervisar la organización de la producción

²⁷ *«En un viejo país como el nuestro...investigaciones a profundidad, un estudio reflexivo y hombres de talento»*. BERTRAND, Frédéric. Robert Auzelle et l'urbanisme français des années cinquante. *Urbanisme*. 1999, juin-août, nº 307.

²⁸ *“Esta primera reconstrucción francesa, que se extiende de 1945 à 1955, ha heredado ideas de regreso al orden, un cierto retorno a la tradición, los cuales habían regresado antes”*. CHEMETOV, Paul. *Les deux reconstructions. Urbanisme*. 1999, novembre-décembre, nº 309.

²⁹ *“Esta segunda reconstrucción ha sido la de los Grands ensembles. Es en el momento que la política de los grandes ZUP se ha puesto en marcha, con las grandes políticas directrices, planificadoras”*. CHEMETOV, Paul. *Les deux reconstructions. Urbanisme*. 1999, novembre-décembre, nº 309.

³⁰ El *Comité national de la reconstruction* estuvo formado por 15 miembros: Auguste Perret, André Leconte, Urbain Cassan, Jean Royer, Joseph Marrass y Jean Kérisel entre otros.

industrial nacional. La DGEN realizó un *Plan de Equipamiento Nacional* para los seis próximos años, teniendo como prioridades el urbanismo y planificación del territorio. Formando parte esencial de la DGEN, la *Direction de l'urbanisme et de la construction immobilière* se encargó de definir una doctrina para la Reconstrucción y elaborar la *Ley de Urbanismo* de 1943. Los *Inspectores Generales del Urbanismo* se encargaron de la supervisión de una ordenada aplicación de la Ley de Urbanismo de 1943, controlando el cumplimiento de los *Plans de Reconstruction et d'Aménagement*. Los principales arquitectos que formaron parte del grupo de Inspectores fueron: Eugène Beaudouin, Jacques Gréber, Henri Prost, Pierre Remaury, Jean Royer y Georges Sébile.

El CTRI tomó como doctrina el **regionalismo** para llevar a cabo la arquitectura y el urbanismo de las futuras obras de las ciudades desbastadas. El CTRI plasmó esta idea en la *Charte de l'Architecte Reconstructeur*³¹ (Figura 2-1). Así mismo, la CTRI utilizó como órgano de difusión de los estudios al respecto a la revista *Architecture Française*, revista creada en 1940 y reconocida como el órgano difusor de la Reconstrucción francesa. En 1941, la CTRI aprobó los planes de Reconstrucción de algunas ciudades como Orleáns, Gien o Amiens. Estos planes fueron realizados respetando la tradición y promoviendo el regionalismo. Ese mismo año, como apoyo a la generalización de las formas regionales, el *Service des Chantiers intellectuels et artistiques* de la DGEN propuso el estudio de las formas arquitectónicas de las construcciones rurales denominado *Chantier 1425*³², del cual, resultaron una serie de monografías que ayudaron a conocer y comprender la arquitectura regional en Francia.

2.1.2 MINISTERIO DE LA RECONSTRUCCIÓN Y DEL URBANISMO

Los daños materiales de la guerra implicó la destrucción total de 460, 000 edificios de vivienda y 1, 900,000 dañados parcialmente. Después de la Liberación había un déficit de aproximadamente 4 millones de viviendas que necesitaban ser construidas o reconstruidas.

³¹ Commissariat technique à la reconstruction immobilière. *Charte de l'architecte reconstructeur*. Paris: Imprimerie nationale, 1941.

³² El estudio *Chantier 1425* fue dirigido por el arquitecto Urbain Cassan y Georges-Henri Rivière, quién fue Director del *Musée National des Arts et Traditions Populaire*.



Figura 2-1 Cartel representativo de la *Charte de l'architecte reconstructeur*.

Fuente: VAYSSIERE, Bruno. *Reconstruction-déconstruction: le hard french ou l'architecture française des trente glorieuses*. Paris: Picard, 1988.

En 1944, el Gobierno provisional de la República, creó el **Ministère de la reconstruction et de l'urbanisme** (MRU)³³, que reagrupó los servicios de la *Direction de l'urbanisme et de la construction immobilière* y la *Commissariat technique à la reconstruction immobilière*. Con la dirección de Raoul Dautry (1944-1946) el MRU comenzó sus labores apoyándose del *Comité national à l'urbanisme*³⁴ para la supervisión de los planes de Reconstrucción de las principales ciudades y puso en marcha la *Direction générale de l'urbanisme et de l'habitation* (DGUH). Desde su creación, el MRU se hizo responsable de resolver las necesidades de Reconstrucción y dar soluciones al problema de la vivienda. Las primeras Administraciones del MRU³⁵ respondieron a las exigencias urgentes de vivienda experimentando con los procedimientos de prefabricación o proponiendo construcciones provisionales. En 1945, se organizó en París la primera *Exposition de la Reconstruction*³⁶, con el fin de aportar soluciones inmediatas al problema de la vivienda. Dos años más tarde, el MRU participó en la *Exposition Internationale de l'Urbanisme et de l'Habitation*³⁷ realizada en París. Robert Auzelle, representante en ese tiempo del MRU reconoció el tema del *Domaine foncier* como importante precedente de cualquier obra de Reconstrucción. Entre los proyectos presentados en la exposición estuvieron la *Unidad Habitacional de Marsella* de Le Corbusier y los Inmuebles de la *Plaza del Hôtel de Ville* (1948-1958) en Le Havre de Auguste Perret (Figura 2-2). En 1945, Le Corbusier fue encargado de dos proyectos que marcaron el inicio de una doctrina que el *Ministère de la reconstruction et de l'urbanisme* tomaría años más tarde. El MRU solicitó a Le Corbusier participar en el programa de *Immeubles sans affectation individuelle* (ISAI)³⁸. El proyecto resultante fue la **Unidad habitacional de Marsella** (Figura 2-3). La *Association des sinistrés de la ville de Saint-Dié*, bajo la dirección de Jean-Jacques Duval, partidario de la doctrina de la *Carta de Atenas*, encargó a Le Corbusier el proyecto de **Reconstrucción del Centro Histórico de Saint-Dié**. El proyecto de Le Corbusier que fue rechazado por el Consejo Municipal contempló la agrupación de la población en Unidades habitacionales.

³³ El *Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme* fue creado por Decreto el 16 de noviembre de 1944.

³⁴ El *Comité national à l'urbanisme* estuvo conformado por personalidades como: Auguste Perret, André Leconte, Henri Pacon, Louis Madeline, André Lurçat y Le Corbusier.

³⁵ Algunos de los Directores fueron: Raoul Dautry (1944-1946), François Billoux (1946), Charles Tillon (1947) y Jean Letourneau (1947).

³⁶ La *Exposition de la Reconstruction* se llevó a cabo en la *Gare des Invalides* de París en 1945.

³⁷ La *Exposition Internationale de l'Urbanisme et de l'Habitation*, *Grand Palais* de París, 1947.

³⁸ El programa organizado por el MRU, *Immeubles sans affectation individuelle* (ISAI) se convirtió más tarde en el programa de *Immeubles sans affectation immédiate* (ISAI)



Figura 2-2. Inmuebles en la plaza del *Hôtel de Ville*, Le Havre, Francia.

Fuente: Propia.

Figura 2-3. Unidad Habitacional de Marsella, Francia.

Fuente: Propia.

2.1.3 ORDEN ABIERTO

El arquitecto francés Jacques Lucan³⁹, en su libro *Architecture en France (1940-2000)*⁴⁰ denominó *ordre ouverte* (Figura 2-4) al conjunto de principios urbanos producto de la *Carta de Atenas*. El concepto *ordre ouverte* no es utilizado comúnmente en textos traducidos en español. El *orden abierto* manifestó una manera nueva de construir la ciudad. Los principios fueron definidos en el IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) efectuado en Atenas en 1933. Posteriormente, las conclusiones o *Constatations*⁴¹ que resultaron de este Congreso fueron retomadas por Le Corbusier para publicarlos en 1942 en la *Carta de Atenas*.

El *orden abierto* propuso eliminar la continuidad urbana, contrariamente, propuso el emplazamiento de edificios altos rodeados de amplias zonas verdes sin tener como limitante la parcelación individual. Para promover la mejora de condiciones de la vivienda propuso el edificio bloque (Figura 2-5, Figura 2-6) que aprovechando su libertad y aislamiento podían ser orientados de acuerdo al eje heliotérmico. La preferencia al peatón eliminó el acceso del automóvil al interior de los conjuntos habitacionales. Los estacionamientos quedaron circundantes y focalizados (Figura 2-7). Además, el *orden abierto* aplicó principios ya sugeridos por Le Corbusier: "...La maison doit quitter la rue et disparaître la notion des alignements sur rue. La cour doit être répudiée"⁴².

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, la *Carta de Atenas* fue difundida y tomó importancia entre los arquitectos. En 1947, el arquitecto y urbanista francés Marcel Lods hizo un llamado en la revista *Urbanisme* a los arquitectos, urbanistas y autoridades involucradas, para que reconocieran los principios de la recién reeditada *Carta de Atenas*: "Voilà ce que devraient

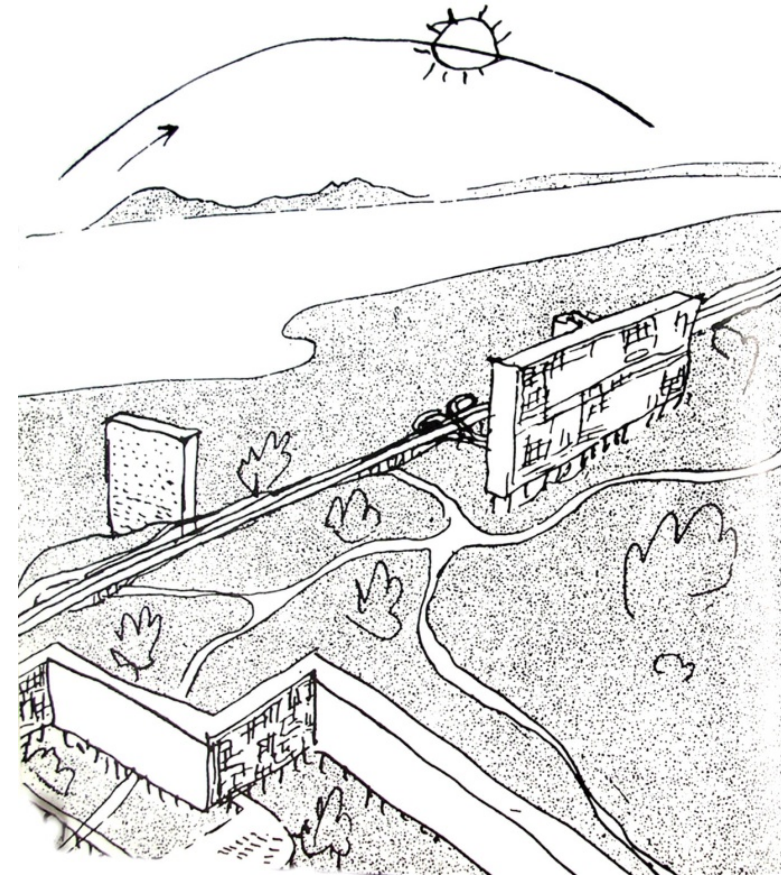


Figura 2-4. Orden abierto. Le Corbusier.

Fuente: LE CORBUSIER. *L'urbanisme des trois établissements humains*. Paris: Les Editions de Minuit, 1959.

³⁹ El arquitecto Jacques Lucan es Profesor del Departamento de Arquitectura de la *École Polytechnique Fédérale de Lausanne* y de la *École d'architecture de la ville et des territoires* en Marne-la-Vallée y Director del *Institut de Théorie et d'Histoire de l'architecture* (ITHA).

⁴⁰ LUCAN, Jacques. *Architecture en France (1940-2000). Histoire et théories*. Paris: Éditions Le Moniteur, 2001.

⁴¹ Existen tres versiones de las actas producto del cuarto CIAM denominadas *Constatations*. Le Corbusier discrepó en algunos puntos de las actas originales y los modificó para la edición de la *Carta de Atenas*. Para saber más ver el artículo: TSIOMIS, Yannis. *Aventures et mésaventures de la ville fonctionnelle*. *Urbanisme*. 2003, mai-juin, n° 330.

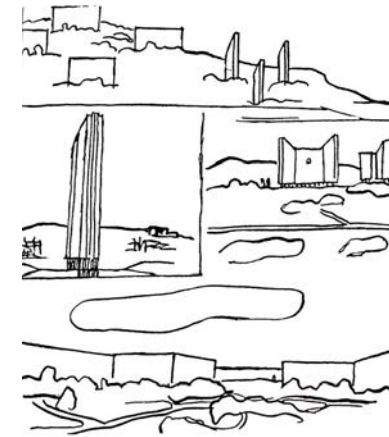
⁴² "...La casa debe dejar la calle y desaparecer la noción de alineamiento sobre la calle. El patio debe ser repudiado". LE CORBUSIER. *Propos d'urbanisme*. Paris: Éditions Bourrellet et Cie, 1946.

connaître les Gouvernants, les Ministres, les Maires, les grands patrons...aussi bien que les plus modestes fermiers et les particuliers...il n'en demeure pas moins vrai qu'une doctrine simple, courte, facilement assimilable, comportant à la fois l'analyse des erreurs et l'énoncé des remèdes serait souhaitable, qui remplacerait soit l'absence de documentation soit, ce qui est plus grave, la documentation à rebours dont doivent, trop souvent hélas, se contenter ceux qui tentent de se documenter. Or, un tel ouvrage de documentation existe. Il a été fait dans un esprit purement objectif, dans des termes simples et clairs, accessibles à chacun sans qu'aucune formation préalable ne soit nécessaire. Il s'appelle la **Charte d'Athènes**»⁴³.

En 1948, Eugène Claudius-Petit, amigo personal de Le Corbusier, a cargo del *Ministère de la reconstruction et de l'urbanisme* decidió enfrentar el problema del déficit de vivienda derivado de las necesidades de una población que quedo sin vivienda en los bombardeos. El problema fue incrementado por la demanda de vivienda de una población resultante de un proceso demográfico en crecimiento. Para resolverlo, Claudius-Petit pregonó por una política de construcción masiva de vivienda. En 1950, la revista *L'Architecture d'Aujourd'hui* publico la decisión de adoptar los principios del *orden abierto* en pro de la masificación de la vivienda: "Demander à l'architecture de ne plus être fragmentée par la largeur des parcelles en bordure de rue, et, tout au contraire, de régner sur un ensemble que l'œil peut embrasser d'un cop, c'est faire œuvre de réaliste, c'est donner une valeur certaine à l'ensemble des terrains envisagés, c'est permettre la vie de notre temps avec les voitures dans la cité, c'est permettre à l'homme de reprendre contact avec la nature, les arbres et le soleil, c'est construire des logements pour éviter de construire des sanas. Faire œuvre d'architecte autrement qu'entre deux murs mitoyens paraît chose nouvelle est quasi révolutionnaire»⁴⁴.

⁴³ «He aquí eso que deberían conocer los gobernantes, los ministros, alcaldes, patrones...igualmente los más modestos agricultores y particulares...no es menos cierto que la doctrina simple, corta, fácilmente asimilable, comportando a la vez el análisis de errores y el enunciado de remedios sería deseable, que remplazará ya sea la ausencia de la documentación, lo que es más grave, la documentación devuelta, con demasiada frecuencia, sólo a aquellos que tratan de recabar información. Ahora bien, tal obra de documentación existe. Ha sido hecha en un espíritu puramente objetivo, en los temas simples y claros, accesible a cada uno sin ninguna formación previa necesaria. Se llama la Carta de Atenas". LODS, Marcel. Urgence de la Charte d'Athènes. *Urbanisme*. 1947, mai, nº 115.

⁴⁴ "Pedir a la arquitectura de no ser fragmentada por el ancho de las parcelas al borde de la calle, todo lo contrario, predominar en un conjunto en el que ojo pueda abarcar de una sola mirada, es hacer obra realista, es dar un cierto valor al conjunto de terrenos considerados, es permitir la vida de nuestro tiempo con los automóviles en el barrio, es permitir al hombre de retomar contacto con la naturaleza, los árboles y el sol, es construir la vivienda para evitar de construir sanatorios. Hacer obra de arquitecto, de otro modo, más que entre dos muros



Ces volumes bâtis de la ville verte pourront s'établir de différentes façons pour l'habitation:

- a) type redant
- b) type en y
- c) type frontal
- d) type épine
- e) type gradin

Et pour les affaires:

- b) type y
- f) type lentille

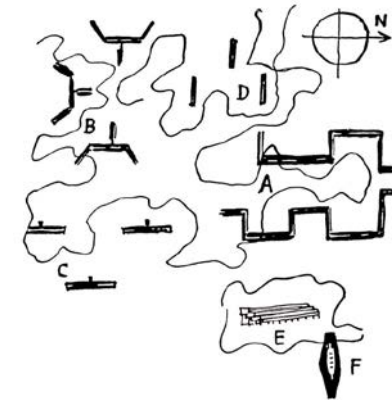


Figura 2-5. Formas de integración al paisaje de los edificios. Le Corbusier.

Fuente : LE CORBUSIER. *L'urbanisme des trois établissements humains*. Paris: Les Editions de Minuit, 1959.

Figura 2-6. Tipología de edificios. Le Corbusier.

Fuente : LE CORBUSIER. *L'urbanisme des trois établissements humains*. Paris: Les Editions de Minuit, 1959.

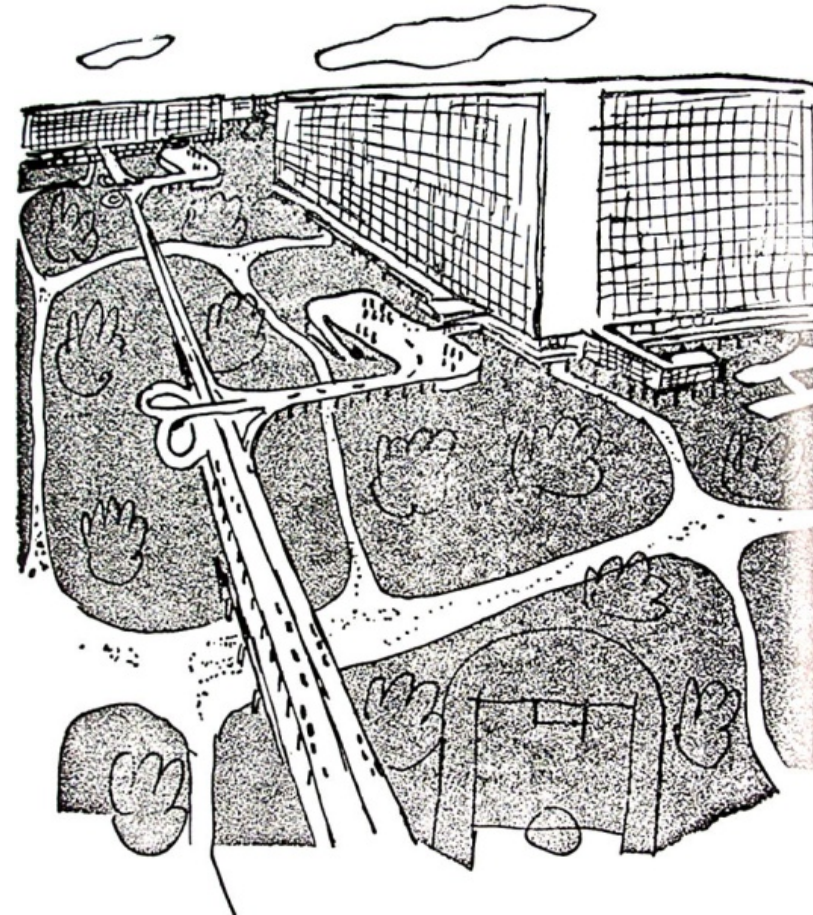
medianeros mostrar cosa nueva y casi revolucionaria». CLAUDIUS-PETIT, Eugène. *Reconstruction France 1950. L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1950, octobre-novembre, nº 32.

En la Reconstrucción de algunas ciudades desbastadas fue asociada la discontinuidad de la construcción del *orden abierto* con los principios de una tradición académica: Maubeuge, Ammerschwih, Le Havre y Saint-Dié. Más adelante, el *orden abierto* determino la producción de vivienda masiva que originó la aparición de los denominados *grands ensembles*.

2.1.4 LOS GRANDS ENSEMBLES

En 1935, el urbanista francés Maurice Rotival fue quien por primera vez utilizó el término para definir a los *Grands ensembles* en un artículo de la revista *L'Architecture d'Aujourd'hui*⁴⁵. El primer *Grand ensemble* que se construyó en Francia fue La *Cité de la Muette* en Drancy, construido en 1931-1934 por Eugène Beaudouin, Marcel Lods y Jean Prouvé con subvención del Estado dentro del programa de *Habitation à Bon Marché*. El proyecto se componía de 5 torres de 15 pisos de vivienda colectiva, fue concebido inicialmente como una *ciudad jardín*.

Después de la Segunda Guerra Mundial, la situación del sector de la construcción en Francia no le permitía la capacidad de construir vivienda masiva y rápidamente. Predominaban pequeñas empresas que utilizaban métodos de construcción tradicionales de manera casi artesanal. El *Ministère de la reconstruction et de l'urbanisme* intentó cambiar este escenario impulsando **concursos** para promover la edificación de viviendas nuevas. Las empresas encargadas de las construcciones provenientes de los primeros concursos utilizaron procedimientos de normalización y prefabricación. Unos de las operaciones más representativas de vivienda industrializada fue *Shape village* en Saint-Germain-en-Laye, construida entre 1951-1952 por el arquitecto Félix Dumail. En la construcción se utilizó el **Sistema Camus** de prefabricación pesada. Este sistema patentado desde 1948, eliminaba los soportes puntuales utilizando muros portantes prefabricados perpendiculares a la fachada, esta solución se oponía al principio moderno de planta libre. El concurso más significativo fue el proyecto en Estrasburgo del conjunto nominado *Cité Rotterdam* (1951). El proyecto resolvió la construcción de 800 viviendas de bajo costo y rápida ejecución. Entre los concursantes se encontraron Auguste Perret, André Lurçat, Paul Herbé y André Leconte. El concurso fue ganado por el arquitecto Eugène Beaudouin, ganador del *Grand Prix de*



«L'impossible est devenu possible: la séparation du piéton et d'automobile es accomplie...»

Figura 2-7. Jerarquización de vialidades. Le Corbusier

Fuente: LE CORBUSIER. *L'urbanisme des trois établissements humains*. Paris: Les Editions de Minuit, 1959.

⁴⁵ ROTIVAL, Maurice. Les grands ensembles. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1935, juin, n° 6.

Rome en 1928. El proyecto se distinguió por ser una composición de edificios plantados en una gran área verde, orientados norte-sur, separados entre ellos y dispuestos alrededor de un gran jardín central. La mayoría de los *grands ensembles* fueron implantados en las periferias de las ciudades y en pocas ocasiones, fueron concebidos *ex – nihilo*, como los conjuntos de Mourenx y Valentigney. La *Cité Rotterdam* anunció los principios que posteriormente serían utilizados en futuras creaciones: La *Résidence du Parc* en Croix de Jean Duibuisson (1951-1956), *Grandes Terres* en Marly-le-Roi de Marcel Lods (1955-1961) (Figura 2-8), la *Citadelle* en Bagnols-sur-Cèze del Equipo Candilis-Josic-Woods (1956-1957) y el conjunto de *Firminy-Vert* (1961). Este último promovido por Eugène Claudius-Petit como un ejemplo de urbanismo en donde se aplicaron los principios de la *Carta de Atenas* con la participación de Le Corbusier.

La política oficial de producción masiva de vivienda colectiva vino acompañada de un proceso de cambio en la población. Se desechó la idea de poseer una vivienda individual inclinándose por la necesidad de la vivienda colectiva. En 1953, Pierre Courant, *Ministro de la Reconstrucción y de la vivienda*, promovió el *Plan Courant*, una ley que facilitó la construcción de viviendas mediante primas a la construcción y préstamos con tasas reducidas. En 1954, tras un terrible invierno, el abad Pierre, incitó al gobierno de lanzar un programa de *Logements économiques de première nécessité* (LEPN). En 1956, Jean Prouvé realizó las casas *Les jours meilleurs*, pequeñas *cités d'urgence* en forma de pabellones. Casi un año después, estas realizaciones se deterioraron y se transformaron en barrios insalubres. La experiencia fallida y la creciente falta de viviendas en Francia conllevaron a convertir en prioridad del Estado resolver el problema del hábitat colectivo de gran talla utilizando preferentemente hormigón armado prefabricado.

Ese mismo año, Emmaüs, una sociedad de *Habitations à loyers modérés* (HLM) construyó una conjunto de 190 viviendas en Argenteuil. El conjunto fue compuesto de 5 edificios de 4 o 6 niveles con viviendas dúplex. La rigidez con la que se implantaron los edificios en relación con el curso del sol siguiendo las indicaciones del orden abierto, generó un rechazo entre algunos arquitectos por el dogmatismo que fue impuesto. En compensación se construyeron conjuntos que dejaron de concebir las plantas que seguían el curso del sol. Las soluciones rompían con toda rigidez e introducían trazos curvos y sinuosos. Algunos ejemplos fueron: *Cité de la Plaine* (1947-1967) en Clamart de Robert Auzelle (Figura 2-9) y *Les Courtilières* (1955-1960) en Pantin de Émile Aillaud.

Con el tiempo, los *Grands ensembles* pasaron de tener un tamaño adecuado a ser gigantescos como los conjuntos de *Sarcelles* (1955-1972) o el ZUP *Minguettes* en Vénissieux. Durante las últimas dos décadas del siglo XX, muchos se convirtieron en lugares

de segregación social como *La Courneuve*, *Mont-Mesly* en Créteil, *Val-Fourré* en Mantes-la-Jolie o la *Dame Blanche* en Garges-lès-Gonesse. A partir de 1958, la construcción de los *Grands ensembles* se vio determinada con la creación de las *Zones à urbaniser en priorité* (ZUP).

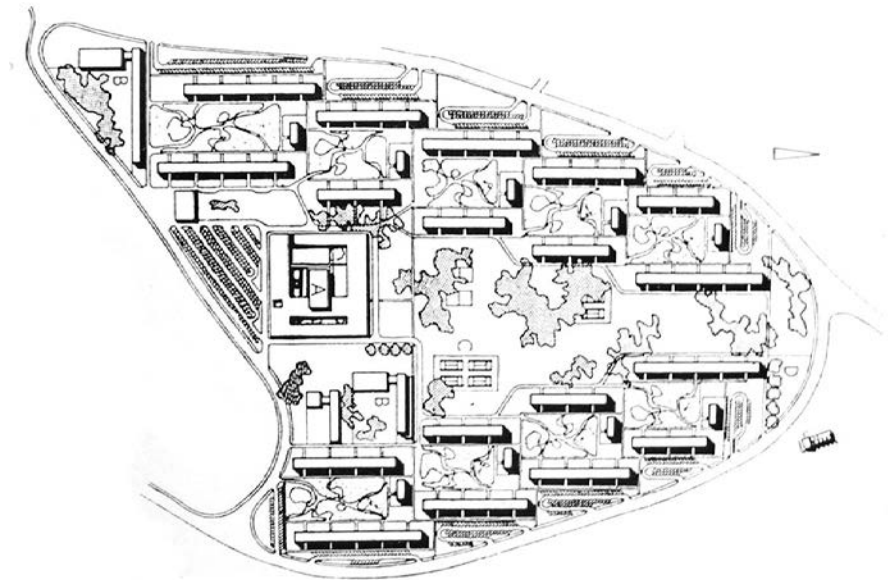


Figura 2-8. Conjunto de vivienda *Les Grandes Terres*, Marly le Roi, 1955-1961 (Arquitectos Marcel Lods, Jean-Jacques Honneger, Luc y Xavier Arsène-Henry).

Fuente: Fondo LODS H-52. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

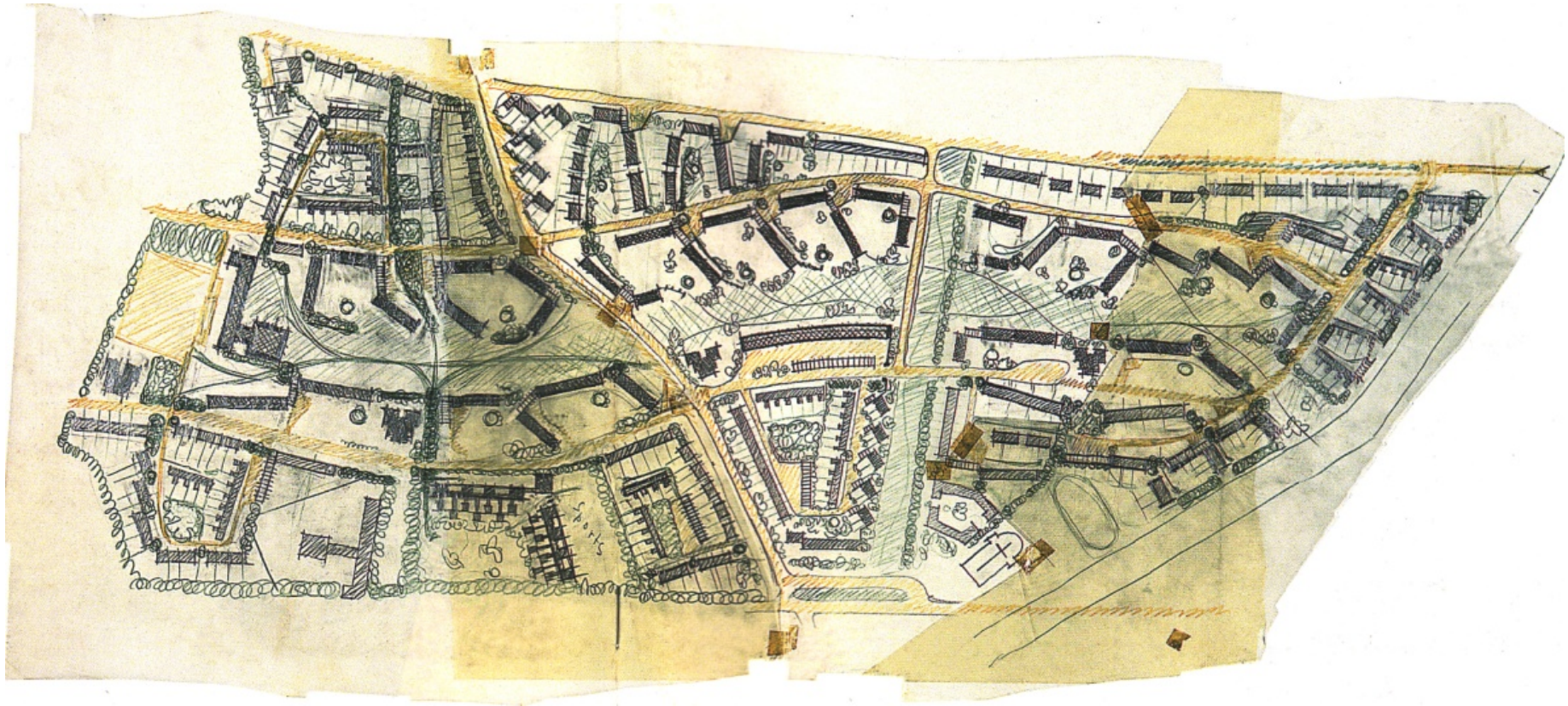


Figura 2-9. Conjunto de vivienda Cité de la Plaine, Clamart, 1947-1967 (Arquitecto Robert Auzelle).

Fuente: Fondo AUZRO. Dossier 242 IFA. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

2.2 REVISIÓN DE LOS PRINCIPIOS MODERNOS

2.2.1 ATBAT-ÁFRICA

En 1945, después de estudiar en Grecia, cuando el arquitecto Georges Candilis llegó a Francia, inició su actividad como arquitecto con André Lurçart. A partir de 1946, colaboró en la Agencia de Le Corbusier, volviéndose uno de sus principales colaboradores. En 1948, Shadrach Woods se incorporó a la Agencia. Woods y Candilis trabajaron juntos en la concepción del proyecto de la *Unidad Habitacional de Marsella* y posteriormente dirigieron la construcción.

En 1947, durante la construcción de la Unidad, Le Corbusier fundó ATBAT (*Atelier de Bâtitseurs*) conjuntamente con Vladimir Bodiatsky y André Wogenscky. En un principio ATBAT fue un centro de investigación, donde arquitectos, ingenieros y técnicos trabajaron de una manera interdisciplinar. Más tarde se convirtió en un equipo que se dedicó al proyecto y a la edificación. En 1949, se creó una filial en África denominada **ATBAT-África**.

A principios de los años 1950, Candilis rechazó la proposición de Le Corbusier para ir a trabajar a Chandigarh. En 1951, Candilis y Woods se fueron juntos a África y se encargaron conjuntamente con el ingeniero Henri Piot de la dirección de **ATBAT-África**. Trabajaron en Casablanca hasta en 1954, año en que terminaron definitivamente las actividades de la filial.

2.2.1.1 *Habitat pour le plus grand nombre*

Fue en Casablanca donde Candilis y Woods tuvieron un primer contacto con la problemática y el carácter de urgencia del hábitat. Los arquitectos del **ATBAT-África** analizaron el problema del *habitat pour le plus grand nombre*⁴⁶ partiendo de un análisis de la *habitation individuelle*

⁴⁶ CANDILIS, Georges. *Habitat pour le plus grand nombre*. *Techniques et Architecture*. 1953, nº 11-12.

*minimum*⁴⁷. Se dieron cuenta que no se trataba de proponer soluciones generales sino soluciones específicas para cada caso.

Las soluciones de vivienda para la población más vulnerable y débil dependen de factores múltiples. Los factores pueden ser dependientes del medio natural (Geografía, Geología y Clima) y del medio artificial (sociedad, ética, economía y técnica). Al definir las soluciones, que pueden resultar diversas y variantes, debe permanecer el mismo espíritu, la propuesta de los arquitectos se regía por los siguientes puntos:

- Se trata de construir masivamente.
- Se trata de construir dos veces menos caro de lo ordinario.
- Se trata de seguir la realidad y obrar lo mejor posible.
- No se trata de hacer de acrobacias técnicas, sino de construir con los medios habituales y baratos.

La preocupación por el problema del *habitat pour le plus grand nombre* motivó a la revista *L'Architecture d'Aujourd'hui*, apoyados por el grupo ATBAT-, a invitar a los profesionales a que presentaran estudios y proyectos relacionados con el tema con el objetivo siguiente: "*Pour arriver à une unité d'expression des différents aspects du problème de l'habitat pour le plus grande nombre, et pour faciliter les comparaisons et les constatations*"⁴⁸. La convocatoria integró una metodología de presentación en forma de la tradicional *grille*, en la cual se debía:

- a) Precisar las necesidades fundamentales del hombre.
- b) Determinar los objetivos a atender.
- c) Desprender las tendencias de una nueva arquitectura.

⁴⁷ CANDILIS, Georges. *L'habitation individuelle minimum*. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1953, octubre, nº 49.

⁴⁸ "*Para llegar a una unidad de expresión de los diferentes aspectos del problema del hábitat para el más grande número, y para facilitar las comparaciones y las constataciones*". *L'habitat pour le plus grand nombre*. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. Número y año indefinidos.

2.2.1.2 Hábitat evolutivo

El concepto del *habitat pour le plus grand nombre* se entrelaza con la problemática del crecimiento y del cambio de escala de la vivienda individual, es decir, con su carácter evolutivo: *“Alors que l’urbanisme modèle la vie des hommes pour des générations, voire des siècles, l’habitat est essentiellement évolutif. Réalisé pour les besoins d’un lieu et d’une génération, il ne sera pas valable pour d’autres lieux et d’autres générations. Il convient de créer, à toutes époques et dans toutes conditions...”*⁴⁹. El hábitat responde indiscutiblemente a las necesidades del hombre por lo tanto su estudio establece que:

- a) La arquitectura del hábitat es aquella del *grand nombre*.
- b) Para permanecer válido, el hábitat debe seguir la evolución del hombre.
- c) La investigación de la economía de la actividad humana es una obligación universal y permanente.

En el artículo *Proposition pour un habitat évolutif*⁵⁰ el equipo *Candilis-Josic-Woods* presento un análisis de la evolución de las necesidades del hombre y su repercusión en la concepción del hábitat: *“Dès sa création, le foyer est constamment évolutif. Le logement doit évoluer également en s’adaptant aux nécessités nouvelles...”*⁵¹. Desde siempre el hombre ha luchado para crear su hogar. Durante esa lucha se han trazados las grandes líneas para su concepción:

- Búsqueda de un lugar: terreno.
- Protección contra las inclemencias del clima: el frío, el calor, la lluvia.
- Equipamiento vital: agua, luz, calor, evacuación.
- Determinación de las funciones bases: aislarse y reunirse.

⁴⁹ *“Desde que el urbanismo modela la vida de los hombres por generaciones, casi siglos, el hábitat es esencialmente evolutivo. Realizado para las necesidades de un lugar y de una generación, no será válido para otros lugares y otras generaciones. Conviene crear, en todas las épocas y en todas las condiciones...”*. L’habitat pour le plus grand nombre. *L’Architecture d’Aujourd’hui*. Número y año indefinidos.

⁵⁰ CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Proposition pour un habitat évolutif. Techniques et Architecture*. 1959, nº 2 y *Le Carré bleu*. 1959, nº 1.

⁵¹ *«Desde su creación el hogar es constantemente evolutivo. La vivienda debe evolucionar igualmente adaptándose a las nuevas necesidades...»*. CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Proposition pour un habitat évolutif. Techniques et Architecture*. 1959, nº 2 y *Le Carré bleu*. 1959, nº 1.

En este mismo artículo, el Equipo *Candilis-Josic-Woods* establecieron dos grupos de elementos para realizar el análisis de la vivienda: Los elementos determinados y los indeterminados. La síntesis racional de esos dos grupos conduciría a la solución según los objetivos alcanzados y el programado trazado.

Los elementos determinados son: asoleamiento térmico y acústico, aislamiento, alimentación (agua, gas y electricidad), evacuación, iluminación, asoleamiento, ventilación, calentamiento y equipamiento sanitario. Los elementos indeterminados incluyen la organización de los espacios, separación de funciones, interpenetración de los espacios interior y exterior, la concepción espiritual y plástica, cambio, adición y mejoramiento. Los elementos determinados deben estar sometidos a las normas y a los reglamentos estrictos y exactos (**Figura 2-10**). Contrariamente, los elementos indeterminados, evolucionan libremente siguiendo las situaciones geográficas y climáticas, sociales, espirituales y materiales (económica técnica, urgencia y duración (**Figura 2-11**)).

La respuesta al concepto de hábitat evolutivo consistió en establecer en un complejo de células una columna vertebral que contuviera las redes de circulación, alimentación, evacuación y el equipamiento básico. Esta columna determinaba y acondicionaba los espacios libres, abrigados por las paredes exteriores (**Figura 2-12**). Los espacios libres pueden ser acondicionados de manera racional por los elementos estándares siguiendo los medios y necesidades reales de las familias independientemente de las normas de separación establecidas: *“L’aménagement d’un caractère évolutif s’adapte aux différentes phases de la vie familiale”*⁵².

⁵² *“La ordenación con carácter evolutivo se adapta a los diferentes fases de la vida familiar»*. CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Proposition pour un habitat évolutif. Techniques et Architecture*. 1959, nº 2 y *Le Carré bleu*. 1959, nº 1.

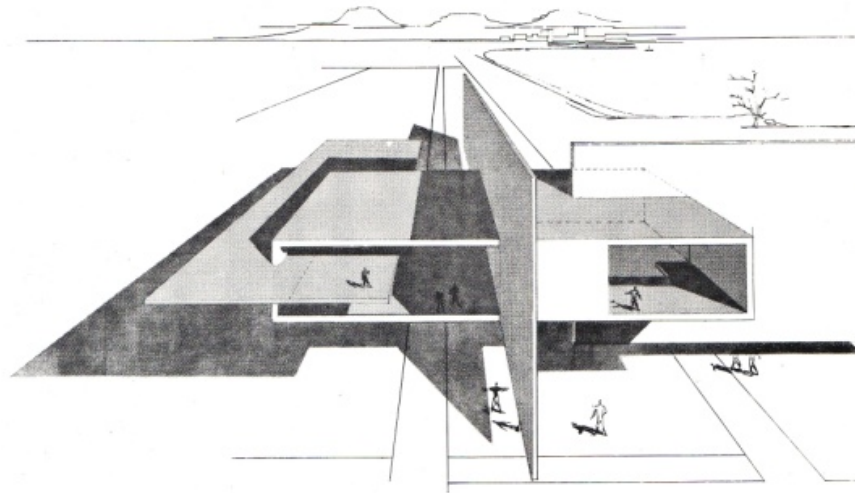


Figura 2-10. Elementos determinados.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. Proposition pour un habitat évolutif. *Techniques et Architecture*. 1959, n° 2.

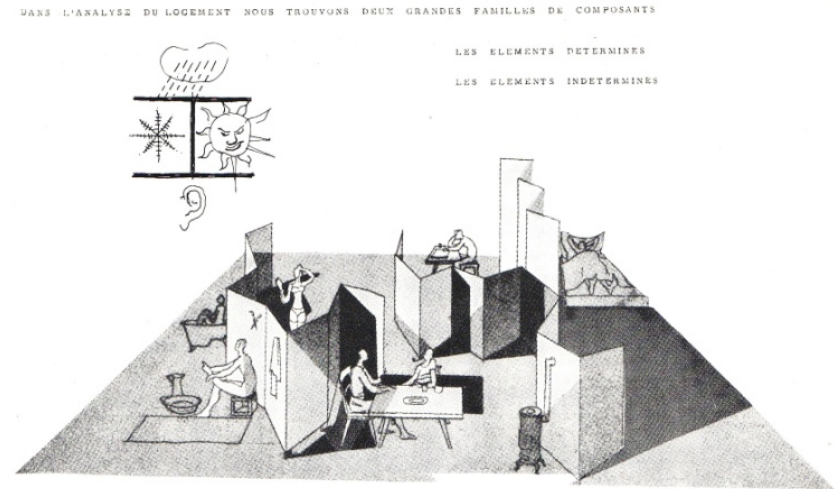


Figura 2-11. Elementos indeterminados.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. Proposition pour un habitat évolutif. *Techniques et Architecture*. 1959, n° 2.

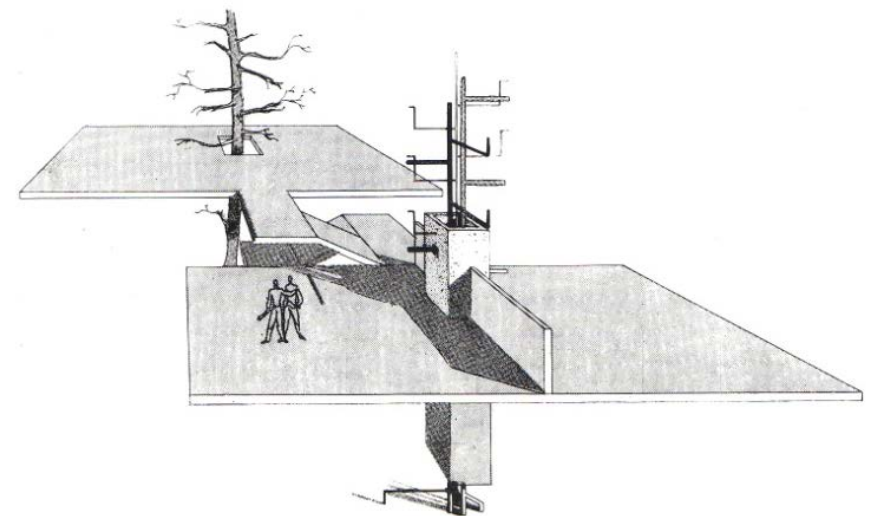


Figura 2-12. Columna vertebral que distribuye las redes e instalaciones en los edificios.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. Proposition pour un habitat évolutif. *Techniques et Architecture*. 1959, n° 2.

2.2.1.3 Edificios *Carrières Centrales* en Casablanca.

La noción *habitat pour le plus grand nombre*, atribuida comúnmente a Georges Candilis, tiene origen en el trabajo en Marruecos del arquitecto francés Michel Ecochard, incluso antes de la llegada de Candilis a ese país. Michel Ecochard dirigió de 1946 a 1952 el *Servicio de Urbanismo del Protectorado*. Su trabajo comprendió la reinserción de las *bidonvilles* y el estudio de los diferentes modos de vida: musulmana, judía y europea. Su aportación más importante al tema del *habitat pour le plus grand nombre* fue el proyecto de **Carrières Centrales**, una famosa *bidonville* en Casablanca originalmente de 32,000 habitantes.

El proyecto fue realizado conjuntamente con el grupo ATBAT-África. El proyecto comprende vivienda que responde a las costumbres tradicionales mediante dos tipologías: vivienda unifamiliar en una trama horizontal y vivienda colectiva en edificios verticales. La planta de Conjunto, proyecto de Michel Ecochard, está compuesto por 5 *Unités de voisinage* para 1800 habitantes. Al interior se circula peatonalmente y cuenta con equipamiento urbano elemental como el *hammam*, la mezquita y la escuela coránica. La vivienda unifamiliar fue concebida por Michel Ecochard. La propuesta arquitectónica consistió en una vivienda sencilla con patio inscrita en una trama horizontal de 8.00 x 8.00 m (Figura 2-13).

El equipo de ATBAT-África realizó la propuesta de vivienda colectiva. El objetivo perseguido según el equipo fue: "*de loger une population musulmane d'un standard de vie extrêmement faible habitant dans le bidonvilles*"⁵³. El buen resultado depende de las soluciones simples, económicas y funcionales. La economía se logró utilizando técnicas extremadamente simples y para la funcionalidad se tomaron en cuenta dos factores determinantes: el asoleamiento y el nivel de evolución de los habitantes, es decir, su nivel de integración cultural.

El proyecto de vivienda colectiva incluyó tres edificios colectivos dispuestos en U en medio de la trama de vivienda unifamiliar de tendencia horizontal (los edificios son conocidos también como **Cité verticale**). Una pequeña torre, fue concebida por Vladimir Bodiansky, dirigida a la población más próxima al modo de vida europeo. Los otros dos, fueron obras de Georges Candilis y Shadrach Woods.

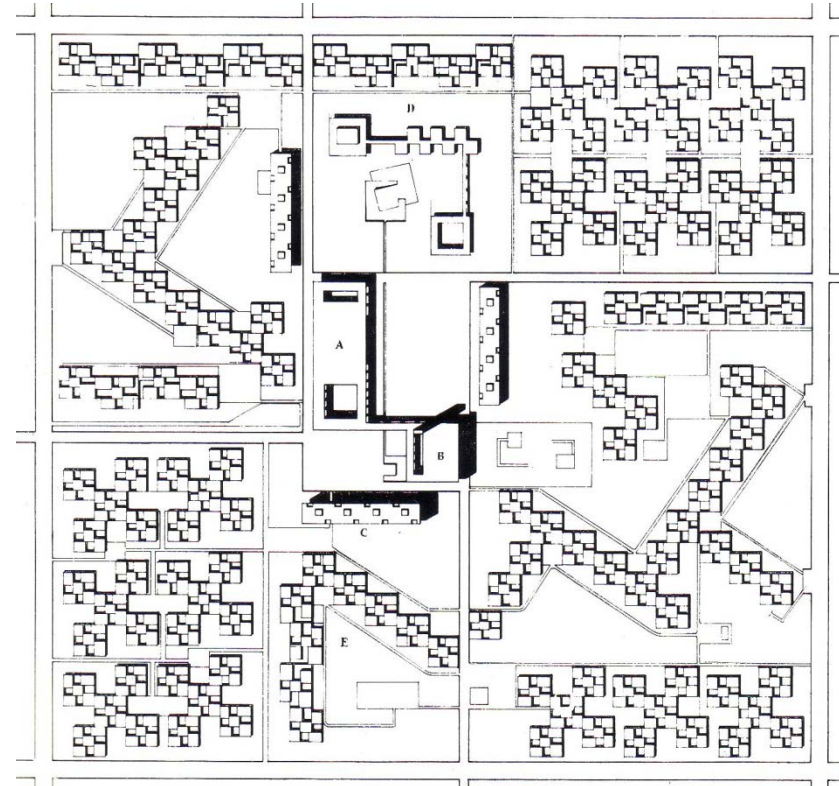


Figura 2-13. Planta de conjunto en trama. Hábitat musulmán para obreros del petróleo. Abadan, Irán. Fuente: Fondo CANGE-I-52. Dossier 236 IFA. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

⁵³ "Alojar una población musulmana de un estándar de vida extremadamente débil habitantes de las bidonvilles". ATBAT-AFRIQUE. Habitat collectif musulman à Casablanca. año y número indefinidos.

Denominados tipo *Sémiramis* y *Nid d'abeilles*, los edificios ordenaron la vivienda en trama vertical con patio. Los arquitectos pensaron que el patio dotaba a la vivienda el DERECHO a reunirse –al aire libre- y los dormitorios el derecho a aislarse. Los edificios tienen la particularidad de tener una doble orientación, reduciendo las fachadas individuales al mínimo para aprovechar el ancho del edificio. Los sanitarios y las cocinas estaban unidos para asegurar la economía general. Algunas viviendas presentan la solución en semi-dúplex, lo que permitió economizar en superficie y volumen al suprimir la doble altura pero manteniendo un doble ambiente.

El edificio tipo *Séminaris* fue dirigido a una población más arraigada a la cultura musulmana. Orientado al sur, tiene una fachada ciega. El proyecto fue adaptado a una ligera pendiente del terreno, lo que se refleja claramente en un cambio de nivel en la fachada. Existen pasillos que dan acceso a los patios a doble altura, estos patios se comunican con el vestíbulo-cocina, el cual distribuye los dormitorios y las áreas de higiene. Los apartamentos tienen una superficie construida de aproximadamente de 35.00 m² (Figura 2-14, Figura 2-15).

El edificio tipo *Nid d'abeilles* está orientado este-oeste. Tiene pasillo al norte. Al sur una fachada de volúmenes formados por los patios suspendidos. Comprende planta baja y 4 niveles superiores. El diseño de las viviendas fue dirigido a la población más evolucionada, habituada a una aplicación menos estricta de costumbres, lo que permitió recibir a todas las culturas posibles: europea, israelita, marroquí y mixta. Los apartamentos debieron transformarse según las costumbres de los habitantes partiendo de una trama de 6.20 x 6.20 m que cambió la posición de los muros interiores para intentar respetar las diversas tradiciones de los usuarios (Figura 2-16).

Estos dos tipos de edificio tuvieron un importante impacto en el ámbito arquitectónico. Los arquitectos ingleses Alison y Peter Smithson opinaron al respecto de su trascendencia: *“Nous considérons ces bâtiments au Maroc comme le plus grand accomplissement depuis l'Unité d'habitation de Le Corbusier à Marseille. Attendu que l'Unité était la Somme d'une technique de pensée à propos de l'habitat qui a commencé il y a quarante ans, l'importance de ces bâtiments au Maroc est qu'ils sont la première manifestation d'une façon de penser. Pour*

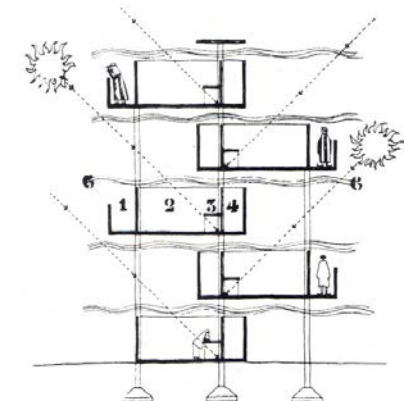
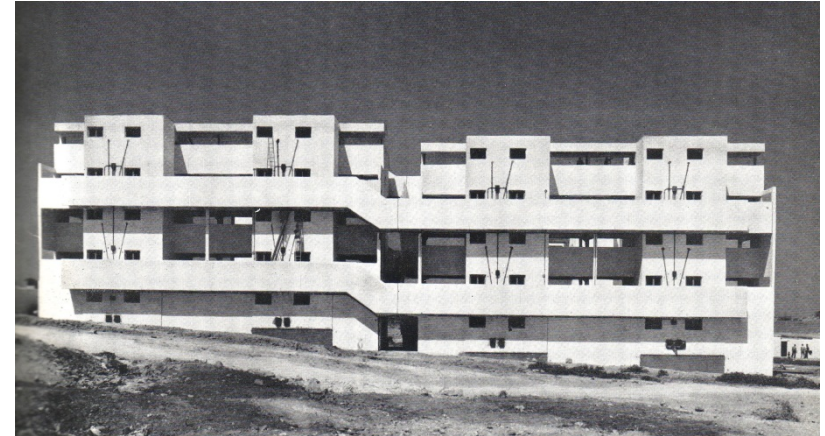


Figura 2-14. Inmuebles tipo *Semiramis*. 1953, *Carrières Centrales*, Casablanca, Marruecos.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

Figura 2-15. Inmuebles tipo *Semiramis*. 1953, *Carrières Centrales*, Casablanca, Marruecos.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

cette raison, ils sont présentés comme des idées; mais c'est leur réalisation en forme construites qui nous convainc qu'il y a une nouvelle pensée universelle»⁵⁴.

Con este proyecto los arquitectos de ATBAT-África comenzaron el análisis del problema del hábitat. Esta primera experiencia formó parte de una serie de futuros estudios sobre el hábitat que como resultado propuso tipologías complejas para responder a la especificidad de modos de vida de la población. En este caso los estudios básicos de los arquitectos Woods y Candilis fueron *l'habitation individuelle minimum* y *l'immeuble en semi-duplex*⁵⁵.

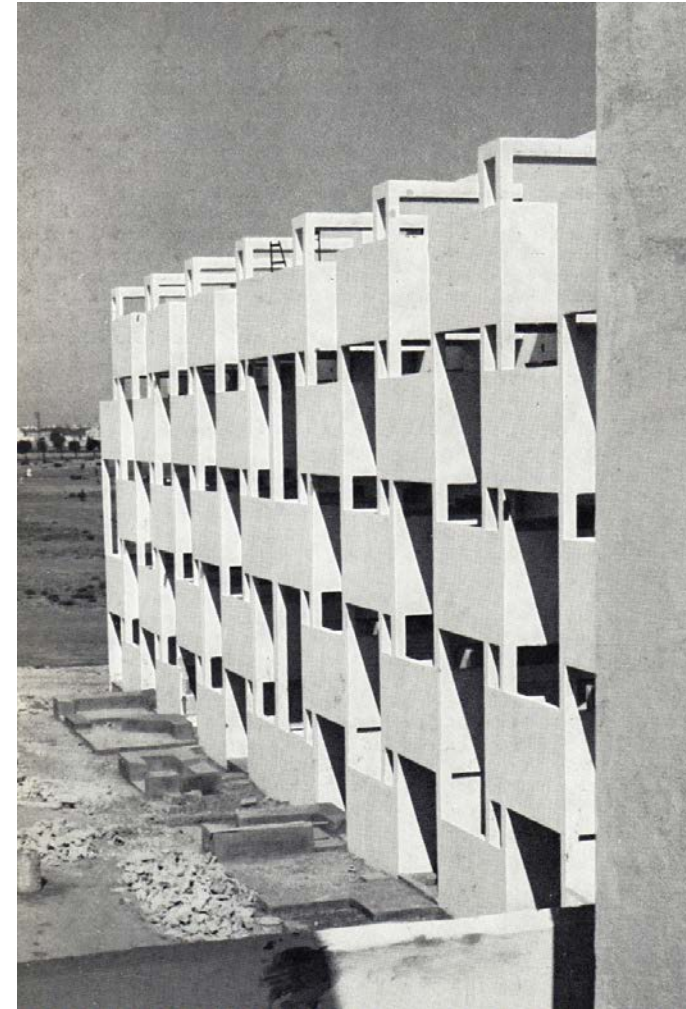


Figura 2-16. Inmuebles tipo Nid d'Abeilles. Planta baja + 4 niveles. 1953, Carrières Centrales, Casablanca, Marruecos.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

⁵⁴ «Consideramos estos edificios en Marruecos como la más grande realización después de la Unidad de Habitación de Le Corbusier en Marsella. Teniendo en cuenta que la Unidad era la suma de una técnica de pensamiento a propósito del hábitat que ha comenzado hace cuarenta años, la importancia de estos edificios en Marruecos es que son la primera manifestación de una manera de pensar. Por esta razón, son presentados como ideas, una de ellas». COHEN, Jean-Louis. The Moroccan Group and the theme of Habitat. *Rassegna*. 1992, décembre, n° 52/4.

⁵⁵ CANDILIS, Georges. L'Habitation individuelle minimum. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1953, octobre, n° 49 y CANDILIS, Georges. Etude théorique de l'immeuble semi-duplex. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1953, février-mars, n° 46.

2.2.2 CARTA DEL HÁBITAT

En los años 1950, se inició en los C.I.A.M. un proceso de redefinición del concepto del hábitat. Durante el IX C.I.A.M. celebrado en Aix-en Provence se trabajó durante siete días en la creación de una **Carta del Hábitat**. Hubo 150 participantes, entre los cuales había miembros fundadores como Le Corbusier, Sigfried Giedion, Jose Luis Sert y Van Eesteren.

El trabajo fue realizado por equipos organizados en diferentes Comisiones: Urbanismo, Artes Plásticas, Enseñanza, Industrialización, Legislación y cuestiones Sociales. El objetivo primordial de los participantes fue plantear el mejoramiento del hábitat, según Vladimir Bodiansky: *“L'Habitat étant le facteur fondamental du bien-être et de l'évolution spirituelle de la race humaine, son amélioration constante constitue la raison même de la mission des bâtisseurs”*⁵⁶.

La *Carta del Hábitat* se consideró como la continuidad de la Carta de Atenas, marcando la diferencia entre ambas la visión temporal de la arquitectura: *“La Charte de l'Habitat traitera donc de l'aspect précaire, temporaire et variable du domaine bâti, tandis que la Charte d'Athènes considère son aspect durable sino permanent”*⁵⁷. Su creación generó expectativas positivas como las del arquitecto francés Marcel Lods: *“Elle doit permettre de satisfaire des besoins essentiels à la fois spirituels et matériels refus aujourd'hui aux hommes de toute la terre: la possession pour chacun d'un logis dans lequel il puisse vivre une vie normal, une vie libre, une décente, une vie d'homme”*⁵⁸. La *Carta del Hábitat* cambió el enfoque limitado y aislado que se tenía de la habitación para profundizar en las relaciones complejas que debía establecerse entre los miembros de una familia y los miembros de una comunidad (Figura 2-17).

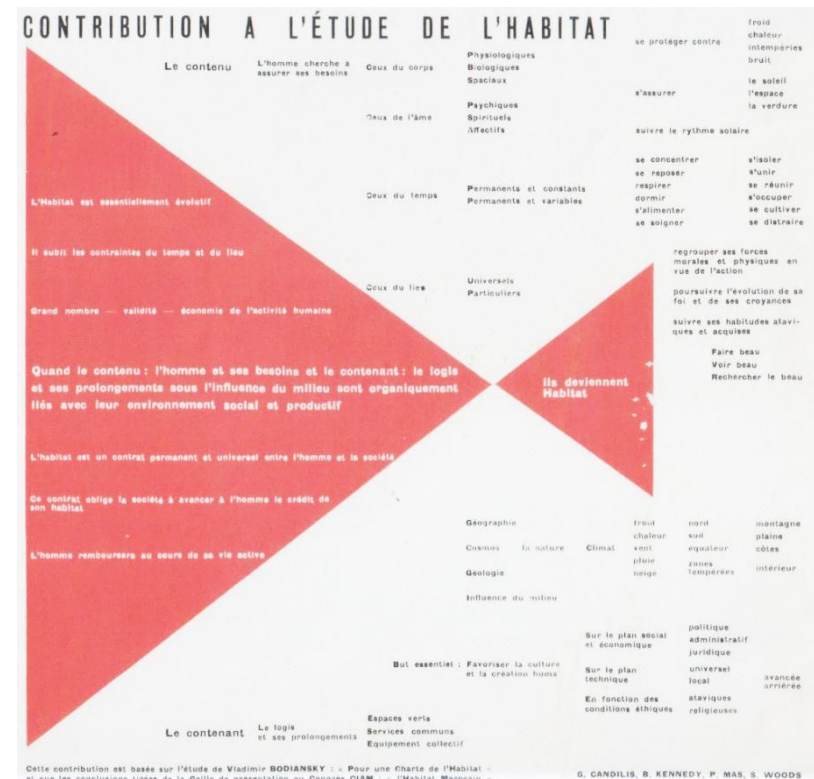


Figura 2-17. Bodiansky, Candilis, Kennedy, Mas y Woods Contribución al estudio del Hábitat. Fuente: BODIANSKY, Vladimir. *CIAM 9. L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1953, octubre, nº 49.

⁵⁶ “El hábitat siendo un factor fundamental del bienestar y de la evolución espiritual de la raza humana, su mejoramiento constante constituye la razón misma de la misión de los constructores». BODIANSKY, Vladimir. *CIAM 9. L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1953, octubre, nº 49, octubre y en *Habitat pour le plus grand nombre. Techniques et Architecture*. 1953, nº 11-12.

⁵⁷ “La Carta del Hábitat tratara el aspecto precario, temporal y variable del campo construido, mientras que la Carta de Atenas considera su aspecto durable y permanente”. BODIANSKY, Vladimir. *CIAM 9. L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1953, octubre, nº 49.

⁵⁸ “Ella debe permitir satisfacer necesidades esenciales a la vez espirituales y materiales rechazadas hoy a los hombres de toda la tierra: la posesión para cada uno de una vivienda en la cual, pueda vivir una vida normal, una vida libre, decente, una vida de hombre». BODIANSKY, Vladimir. *CIAM 9. L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1953, octubre, nº 49.

Los arquitectos Bodiansky, Candilis, Kennedy, Mas y Woods, miembros del ATBAT-África, presentaron en un reporte preliminar al congreso su experiencia del hábitat derivada de sus trabajos en Marruecos. El reporte expuso la situación de las *bidonvilles* en la periferia de Casablanca y la necesidad de construir un hábitat de tipo evolutivo, flexible y adaptado a la especificidad de los lugares que albergan a la población rural inmigrada a las grandes ciudades, como solución propusieron la noción de **bidonvilles structurés**.

Los anglosajones William Howell, John Voelcker y Alison & Peter Smithson aportaron en el congreso los conceptos que permitieron a la arquitectura reflejar más exactamente la diversidad de los modelos humanos, sociales y culturales buscando subdivisiones significativas: “*Nous estimons qu’il faudrait élaborer une hiérarchie des modes d’association humaine, destinée à remplacer la hiérarchie fonctionnelle de la Charte d’Athènes*” (Smithson y Howell)⁵⁹. Como propuesta Alison & Peter Smithson introdujeron el concepto de **cluster**: “*Le mot cluster (agrégat) en tant qu’il signifie un modèle spécifique d’association, a été choisi pour remplacer des mots comme maison, rue, quartier, cité ou village isolé, ville, tous trop chargés de connotations historiques. Toute forme de rassemblement est un cluster... Pour mettre en rapport les parties de la communauté dans un cluster total, il faut mettre au point une nouvelle discipline. Il nous faut trouver les moyens d’intégrer des unités nouvelles au cluster d’ensemble, afin de permettre l’extension et le renouvellement des modèles existants*” (Alison et Peter Smithson)⁶⁰.

⁵⁹ “Estimamos que haría falta elaborar una jerarquía de modos de asociación humana, destinada a remplazar la jerarquía funcional de la Carta de Atenas” (Smithson y Howell). TAYLOR, Brian B. *Chants d’innocence et d’expérience. L’Architecture d’Aujourd’hui*. 1975, janvier-février, nº 177.

⁶⁰ “La palabra clúster (agregado) en tanto que significa un modelo específico de asociación, ha sido elegida para remplazar las palabras como casa, calle, barrio, cité o village aislado, ciudad, todos demasiados cargados de connotaciones históricas. Toda forma de agrupación es un clúster... Para poner en relación las partes de la comunidad en un clúster total, hace falta introducir una nueva disciplina. Nos hace falta encontrar los medios de integrar las unidades nuevas al clúster de conjunto, a fin de permitir la extensión y la renovación de los modelos existentes” (Alison et Peter Smithson). TAYLOR, Brian B. *Chants d’innocence et d’expérience. L’Architecture d’Aujourd’hui*. 1975, janvier-février, nº 177.

2.2.3 GÉNESIS DEL TEAM 10

Los preparativos del décimo congreso de los C.I.A.M fueron confiados a un grupo internacional de jóvenes arquitectos bajo la dirección de Jacob B. Bakema. Previamente al Congreso el grupo llevó a cabo reuniones en Doorn, Holanda (1954) y en París, Francia (1955). El X C.I.A.M. tuvo lugar en Dubrovnik en 1956. Desafortunadamente, al finalizar el Congreso, los C.I.A.M fueron disueltos: “*La dissolution des CIAM peut être due à l’inertie dominante et à la préoccupation formaliste qui s’étaient manifestées dans cette organisation quand elle fut confrontée au groupe de collègues desencantés et agressivement critiques...*”⁶¹. El arquitecto Georges Candilis participante del décimo congreso comentó su disolución: “*Etudiant à Athènes en 1933, je pris contact, pour la première fois, avec les C.I.A.M et fus bouleversé par la jeunesse, la passion et la nouveauté de ce mouvement. Depuis, les C.I.A.M ont beaucoup grandi, accompli leur tâche pour, finalement, disparaître avec la dixième et dernier Congrès C.I.A.M. Il fallait tourner la page. L’esprit des C.I.A.M reste toujours vivant, mais d’autres mouvements, plus adaptés aux réalités nouvelles, vont lui succéder*”⁶².

Después del Congreso de Dubrovnik, se creó un Comité de coordinación dirigido por Jacob B. Bakema, con el fin de que se pudiera expresar lo que los C.I.A.M. en su forma tradicional habían sido incapaces de asimilar. Este sería el primer trabajo oficial del grupo de jóvenes que fue llamado **TEAM 10**. Fue así como tuvo lugar la reunión de Otterlo en 1959. En esta reunión participaron 40 invitados. Se manifestaron las discrepancias existentes con los CIAM. Una primera etapa de actividad de este grupo consistió en poner en evidencia las carencias fundamentales de los CIAM, en un segundo periodo de actividad se publicaron un cierto número premisas reconocidas y admitidas por todos. Algunos subgrupos como el de origen holandés continuaron publicando a un ritmo regular hasta 1963.

⁶¹ “La disolución de los CIAM puede ser debido a la inercia dominante y a la preocupación formalista que se había manifestado en esta organización cuando fue confrontada al grupo de colegas indiferentes y agresivamente críticos... ». TAYLOR, Brian B. *Chants d’innocence et d’expérience. L’Architecture d’Aujourd’hui*. 1975, janvier-février, nº 177.

⁶² “Estudiando en Atenas en 1933, yo tuve contacto, por primera vez, con los C.I.A.M. y fue emocionante por la juventud, la pasión y la novedad de ese momento. Después, los C.I.A.M. crecieron mucho, cumpliendo su tarea para, finalmente desaparecer con el décimo y último congreso. Hacía falta dar vuelta a la página. El espíritu de los C.I.A.M permanece aún vivo, pero otros movimiento, mas adaptados a las nuevas realidades, lo van a remplazar». GIEDION, Sigfried. *Les CIAM. L’Architecture d’Aujourd’hui*. 1964, avril-mai, nº 113-114.

Desde 1960, la revista **Architectural Design** sirvió regularmente de tribuna a los arquitectos Smithson para publicar las declaraciones de los miembros del TEAM 10 o para divulgar sus propias ideas doctrinales. El grupo TEAM 10 no publicó jamás ningún manifiesto colectivo. El grupo de arquitectos compartió la convicción fundamental de que la arquitectura *pour le plus grand nombre* debía ser concebida: «À partir des modèles sociaux et culturels de ceux auxquels elle est destinée»⁶³. De igual manera, se constató cierta afinidad en el reconocimiento y la aplicación de ciertos términos como **web**, **stem**, **cluster**, **movilidad**, **crecimiento** y **cambio**, **urbanismo** y **hábitat**. Estos conceptos influenciaron en grados diferentes la obra de los arquitectos Georges Candilis, Shadrach Woods, Alison & Peter Smithson, Jacob Bakema, Giancarlo di Carlo y Aldo van Eyck.

Tanto en la teoría como en la práctica, el grupo de arquitectos del TEAM 10 aspiró aportar alternativas a los principios de urbanismo canonizados por la *Carta de Atenas*. La informalidad de la organización dio la oportunidad a sus miembros de explorar sus propios temas. Los ingleses Alison & Peter Smithson se inclinaron por fundamentar los principios del Brutalismo (Figura 2-18). El holandés Aldo Van Eyck se preocupó por los problemas en un sentido antropológico recurriendo a soluciones en favor de un retorno al humanismo en el diseño arquitectónico (Figura 2-19). El Griego Georges Candilis y sus compañeros Alexis Josic y Shadrach Woods, originarios de Yugoslavia y Estados Unidos de América respectivamente, estudiaron temas relacionados con el **hábitat** y la **estructura de la ciudad**. Se pueden considerar las obras de Georges Candilis –individuales o en equipo– como las más importantes muestras en Francia de la aplicación de los principios elaborados por el TEAM 10.

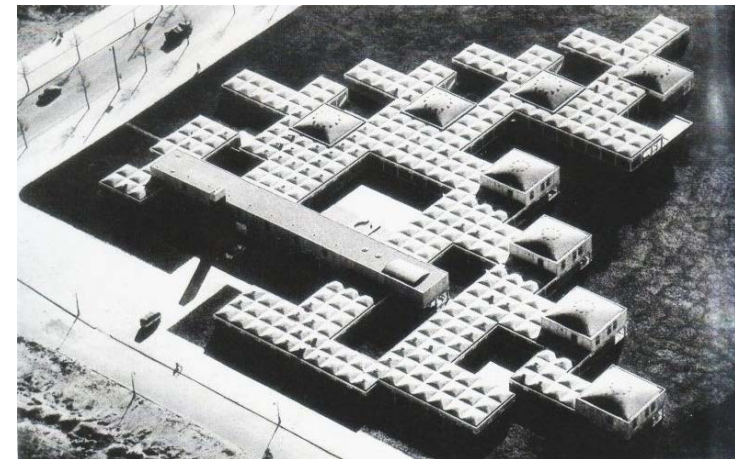
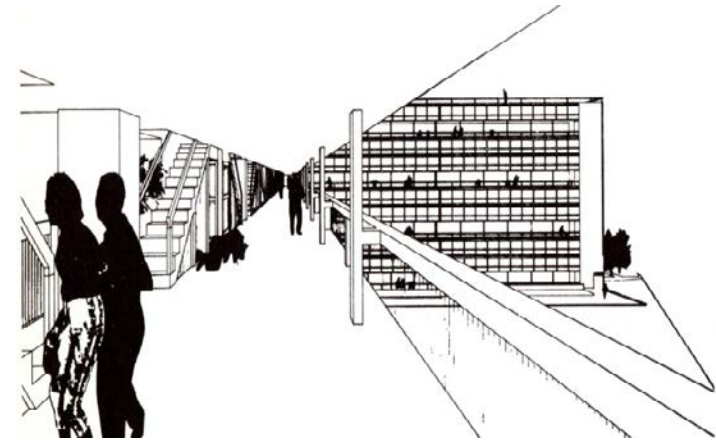


Figura 2-18. Relación y conexión espacial horizontal.

Fuente: SMITHSON, Alison & Peter. *Urban Structuring*. Studio Vista, 1967.

Figura 2-19. Aldo Van Eyck. Maison d'enfants. Amsterdam, Pays Bas.

Fuente: Artículo origen indefinido.

⁶³ «A partir de los modelos sociales y culturales a los cuales está destinada». TAYLOR, Brian B. Chants d'innocence et d'expérience. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1975, janvier-février, n° 177.

2.3 EQUIPO CANDILIS-JOSIC-WOODS

Cuando los arquitectos Shadrach Woods y Georges Candilis terminaron su trabajo en Marruecos se establecieron en París en 1954. Al año siguiente, crearon su propio *cabinet d'architectes*, asociados con el arquitecto yugoslavo Alexis Josic, en colaboración con Guy Brunache y los Ingenieros Henri Piot y Paul Dony. A partir de 1956 se denominaron Equipo **Candilis-Josic-Woods**⁶⁴. Formaron parte del grupo hasta 1969.

Georges Candilis (1913-1995), de origen griego, estudió Arquitectura en la Escuela Politécnica Superior de Atenas. **Shadrach Woods** (1923-1973), estadounidense, se graduó en Ingeniería en la Universidad de New York y en Literatura y Filosofía en el *Trinity College* de Dlubin. **Alexis Josic** nació en Yugoslavia (1921), estudió arquitectura en la Universidad de Belgrado. Los tres integrantes del equipo se caracterizaron por tener orígenes y perfiles totalmente diferentes. Más que una desventaja, estas diferencias valieron en beneficio de una asociación pluridisciplinar. Shadrach Woods fue considerado el teórico del grupo. Alexis Josic fue reconocido como un gran dibujante. Georges Candilis, de carácter voluble y carismático, muchas veces opacó la personalidad discreta de sus socios.

El currículo personal de los miembros de la Equipo –participantes de ASCORAL⁶⁵, discípulos de Le Corbusier, colaboradores en ATBAT, participantes de los CIAM y miembros del TEAM 10- los preparó para poder emprender grandes proyectos de arquitectura y urbanismo. Durante el periodo activo el Equipo realizó cientos de vivienda tanto en Francia como en ultramar. La realización más destacada en cuestión de vivienda fue el barrio de *Le Mirail* en Toulouse (1961 a 1971). Los estudios, proyectos, artículos y construcciones que realizo el Equipo desde 1954 fueron publicados en 1968 en el libro ***Une décennie d'architecture et***

⁶⁴ Los archivos personales de Shadrach Woods y Alexis Josic son inaccesibles, la investigación fue basada solamente en el Fondo de archivos de Georges Candilis que contiene obras producto del trabajo en común e individual. El fondo se encuentra abierto al público en el *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut Français d'Architecture*.

⁶⁵ En 1943, Le Corbusier le confió a Georges Candilis la dirección de ASCORAL (Assemblée de Constructeurs pour une Rénovation Architecturale).

d'urbanisme⁶⁶. Esta primera publicación hace un recuento de su obra en conjunto durante una década. Presentaron los proyectos repartidos en tres categorías: vivienda, urbanismo y equipamiento, relacionados en cuatro temas de articulación espacial: función, límites espaciales, volúmenes y campo público y privado. En ocasiones un mismo proyecto se presenta en varios temas a la vez.

En 1975, publicaron ***Toulouse-le-Mirail. Naissance d'une ville nouvelle***⁶⁷. Más tarde, el Equipo emprendió una compilación de los estudios realizados en torno al tema de las Universidades, que no fue publicada. Candilis, al terminar su participación en el grupo comenzó una actividad como arquitecto y urbanista independiente que lo llevó a realizar proyectos en diversos campos de la arquitectura y el urbanismo particularmente relacionados con el turismo de masas. Woods murió en 1973. Sus compañeros continuaron individualmente su trabajo, por separado se dedicaron a la definición de tramas aplicadas en sus propios proyectos. En 1973, Candilis a título personal publicó ***Recherches sur l'architecture des loisirs***⁶⁸ producto de su experiencia en el campo de la arquitectura y el urbanismo enfocados al turismo de masas.

2.3.1 ESTUDIOS DEL HÁBITAT

2.3.1.1 Soluciones al problema del hábitat

La experiencia de Candilis y Woods en Marruecos fue el inicio de reflexiones referentes al hábitat manifestadas tanto en la teoría como en la práctica. El problema del hábitat fue también una de las principales inquietudes en el trabajo del Equipo *Candilis-Josic-Woods*. En el artículo ***Repenser le problème*** afirmaron que las necesidades inmediatas eran:

⁶⁶ CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

⁶⁷ CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Toulouse-Le Mirail. La naissance d'une ville nouvelle*. Stuttgart: Kart Krämer Verlag, 1975.

⁶⁸ CANDILIS, Georges. *Recherches sur l'architecture des loisirs*. Paris: Eyrolles, 1973.

- «Il faut rechercher des solutions entièrement nouvelles que peuvent aider les hommes à s'adapter aux conditions changeantes de notre époque».
- «Il faut trouver des solutions qui dans notre temps du grand nombre permettent aux individus et aux familles de sauvegarde leur identité et leur personnalité».
- «Il faut donner aux familles la possibilité de créer leur propre logis. Suivant leurs réels besoins spirituels et matériels»⁶⁹.

El artículo hace una crítica a las soluciones de hábitat producidas en la época. Manifestaron que se había llegado a un formalismo absurdo y a un conformismo sometido a las normas y reglamentos. Además, se había generado una *arquitectura de recetas* de formas y normas. Como consecuencia, las nuevas unidades de habitación no fueron más que pobres imitaciones de la *Unidad Habitacional de Marsella*. Se han construido torres cuadradas, redondas o triangulares; más o menos altas que para hacerlas modernas los arquitectos tan solo agregaron elementos sacados como de un manual de arquitectura moderna: pilotes, paneles de vidrio, parasoles, muros cortina, policromía, etc.

La segunda Reconstrucción tomó como solución al problema de la vivienda, la producción de vivienda colectiva y masiva. Solución que desplazó la producción de vivienda individual o unifamiliar. El Equipo apoyo la producción masiva para atender el problema de la vivienda *du plus grande nombre*. Aunque en alguna ocasión, como en el nuevo barrio de Toulouse-Le Mirail integraron la vivienda unifamiliar al conjunto como alternativa en la mezcla de densidades. Georges Candilis escribió sobre el tema de la vivienda colectiva en varias ocasiones. Para él, la vida actual exigía un entorno de tal riqueza que una vivienda aislada no podía aportar: «*L'épanouissement de la vie familiale, sa liberté et sa personnalité doivent trouver leur place dans l'association collective, c'est-à-dire dans un cadre urbain*»⁷⁰.

⁶⁹ «Hace falta buscar soluciones enteramente nuevas que puedan ayudar a los hombres a adaptarse a las condiciones cambiantes de nuestra época»...«Hace falta buscar soluciones que en nuestro tiempo del gran numero permita a los individuos y a las familias de salvaguardar su identidad y su personalidad»...«Hace falta dar a las familias la posibilidad de crear su propia vivienda. Siguiendo sus reales necesidades espirituales y materiales». CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. Repenser le problème. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1960, décembre-janvier, nº 87.

⁷⁰ «La plenitud de la vida familiar, su libertad y su personalidad deben encontrar su lugar en la asociación colectiva, es decir, en un ámbito urbano». CANDILIS, Georges. Le mythe de l'habitat individuel. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1968, février-mars, nº 136.

Candilis condenó las producciones oficiales del tipo de vivienda que llamó *pavillonnaire* porque consideró que provocaron la destrucción del hábitat: «*L'architecture d'une maison isolée –habitation individuelle-, aussi bonne soit-elle, n'a plus d'intérêt si elle ne comporte pas une possibilité d'intégration dans un tissu urbain, ou si elle ne provoque pas la création d'une nouvelle tissu*»⁷¹. Además, manifestó que «*On continue de confondre l'habitation et l'habitat*»⁷², «*Le mythe d'habitat individuel, en opposition à l'habitat collectif, c'est la démonstration de la confusion et de l'ignorance. L'habitat est toujours collectif. L'habitation doit toujours être individuelle*»⁷³.

En 1955, el Gobierno Francés lanzó el concurso *Opération Million* para la construcción de los primeros conjuntos de vivienda sociales H.L.M. (Habitation à Loyer Modéré) para la *Société Emmaüs* del Abad Pierre y la *Caisse des Dépôts et Consignations*. El objetivo fue reducir en dos tercios el costo de construcción de un apartamento de tres piezas. El recién integrado Equipo *Candilis-Josic-Woods* ganó el primer premio y se encargó de la construcción de 2500 viviendas en Francia. El concurso ofreció al Equipo una oportunidad de proseguir con el estudio del hábitat (Figura 2-22).

En cada proyecto de vivienda realizado, el Equipo aportó al tema del hábitat reflexiones relacionadas con la economía y soluciones funcionales como la posición de la escalera. Las aportaciones de carácter funcional en muchos casos fueron revisadas y reinterpretadas por ellos mismos para reutilizarlas en nuevos proyectos. Para el Equipo la mejor solución de circulación al interior de la vivienda fue eliminar los pasillos: «*Le couloir c'est un volume perdu*». Como alternativa proponen dobles circulaciones, una a través de la estancia y la otra a través del área de servicio. En cuanto a la circulación exterior horizontal, sugieren pasillos parciales que solo pasen sobre las cocinas o el bloque sanitario. La circulación vertical fue solucionada mediante escaleras y ascensores.

⁷¹ «La arquitectura de una vivienda aislada –habitación individual-, aunque sea buena, no tiene interés si ella no comporta una posibilidad de integración en un tejido urbano, o si ella no provoca la creación de un nuevo tejido». CANDILIS, Georges. Le mythe de l'habitat individuel. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1968, février-mars, nº 136.

⁷² «Se continua confundiendo la habitación y el hábitat». CANDILIS, Georges. Le mythe de l'habitat individuel. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1968, février-mars, nº 136.

⁷³ «El mito del hábitat individual, en oposición del hábitat colectivo, es la demostración de la confusión y de la ignorancia. El hábitat es siempre colectivo. La habitación siempre debe ser individual». CANDILIS, Georges. Habitat le fond du problème. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1967, février-mars, nº 130.

En el **principio de aberturas** el Equipo valora las aberturas por su diversidad de funciones y beneficios al espacio interior. Los plenos y vacíos de la fachada debieron siempre ser puestos en proporción. Las aberturas verticales y horizontales dan asoleamiento completo a los apartamentos. Además, las aberturas verticales permiten la vista al exterior de los infantes. La combinación de aberturas verticales y horizontales en las fachadas se encuentra en la mayoría de los proyectos de vivienda colectiva realizada por el Equipo (**Figura 2-23**).

2.3.1.2 Estructura del hábitat

El artículo **Recherches pour une structure de l'habitat**⁷⁴ plasma unas de las principales investigaciones del Equipo referente a los elementos de ensamblaje en la vivienda. Definieron tres tipos de vivienda: los de una planta, los de 5 niveles y los de más de 5 niveles. Para cada tipo de edificio el estudio propone: *"il s'agit avant tout, de trouver un élément d'articulation souple, qui permette de s'adapter aux données géologiques y géographiques du terrain"*⁷⁵.

Los **elementos de articulación** tienen la función de crear espacios de comunicación e incorporar cada elemento de la composición general. La articulación en el ensamblaje de viviendas en una planta es el bloque sanitario. La articulación en un conjunto de viviendas de 5 niveles es la escalera y en inmuebles altos son el ascensor, la escalera y la circulación. Además, todos los elementos técnicos –canalización, bloques sanitarios, cocinas, escaleras y ascensores- son considerados como verdaderos elementos de comunicación y articulación que unen las superficies construidas de vivienda. Estos elementos de articulación fueron utilizados por los arquitectos del Equipo para concebir conjuntos de viviendas en forma escalonada, en diagonal, en forma de V, ortogonales o circulares (**Figura 2-24**, **Figura 2-25**, **Figura 2-26**, **Figura 2-27**).

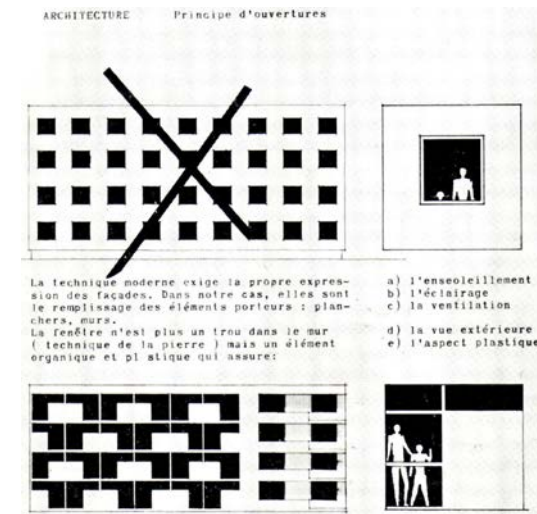


Figura 2-22. Inmuebles tipo de *Opération million*. Gagny, France, 1956.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

Figura 2-23. Grafico del **Principio de aberturas**.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

⁷⁴ CANDILIS, DONY, JOSIC y WOODS. Recherches pour une structure de l'habitat. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1960, septembre-novembre, nº 91-92.

⁷⁵ "Se trata ante todo, de encontrar un elemento de articulación flexible, que permita adaptarse a las características geológicas y geográficas del terreno". CANDILIS, DONY, JOSIC y WOODS. Recherches pour une structure de l'habitat. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1960, septembre-novembre, nº 91-92.

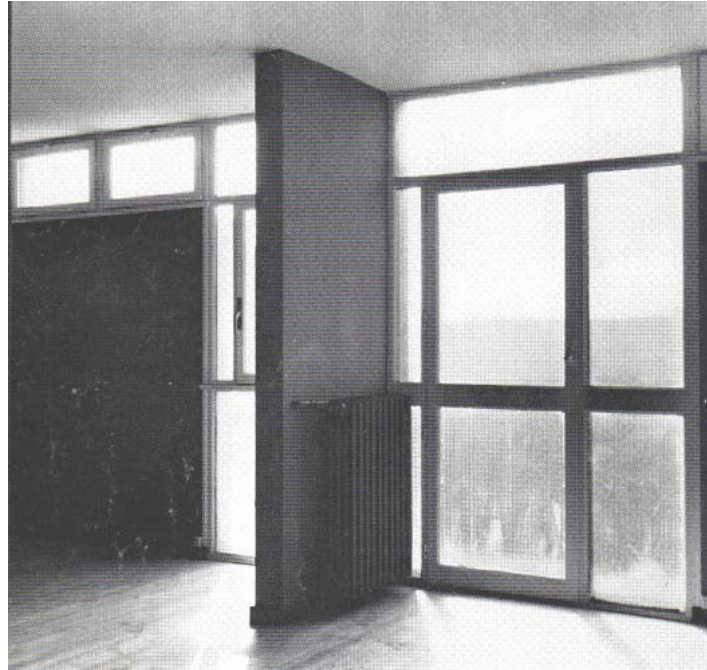


Figura 2-24. Ventanas de salón principal. H. L. M. Emmaüs. Bobigny, France, 1957.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

Figura 2-25. Fachada de H. L. M. Emmaüs. Chatenay Malabry, Francia, 1957.

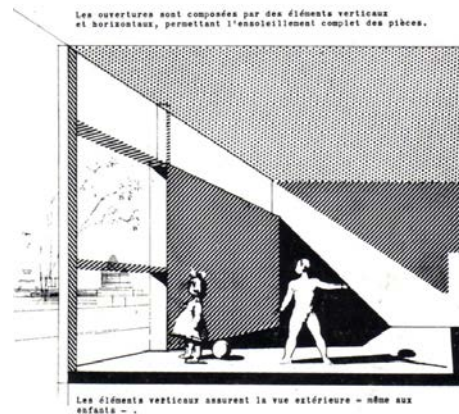
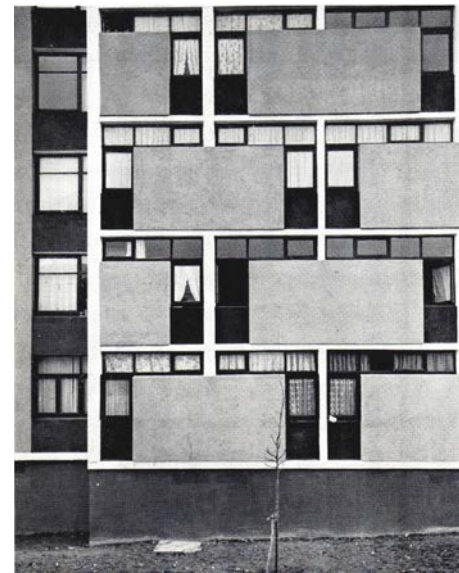
Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

Figura 2-26. Principio de aberturas.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

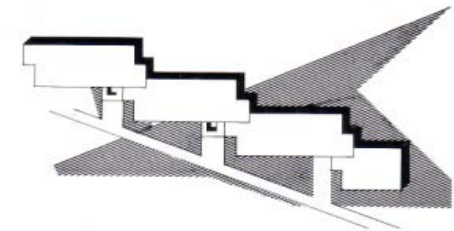
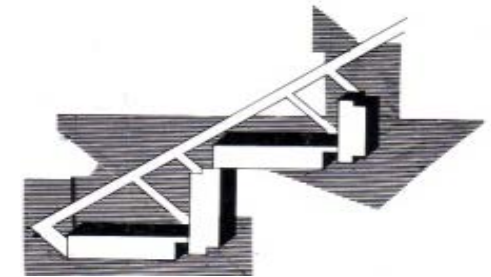
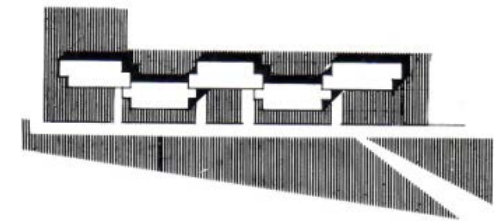
Figura 2-27. Tipos de ensamblajes.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.



Les ouvertures sont composées par des éléments verticaux et horizontaux, permettant l'ensoleillement complet des pièces.

Les éléments verticaux assurent la vue extérieure - même aux enfants - .



"Las aberturas están compuestas por elementos verticales y horizontales, permitiendo el asoleamiento completo de las piezas". "Los elementos verticales aseguran la vista exterior-igual a los infantes-".

2.3.1.3 Plan de masse de l'habitat

«C'est le plan de masse de l'habitat qui donne à l'habitation (logis) son esprit collectif et social. L'architecte créateur de l'habitat –homme parmi les hommes- doit s'intégrer au milieu social. Sa pensée ne pourra le conduire à des réalisations valables que s'il y a compréhension et échanges entre lui et la société pour laquelle il travaille».

«Es el plan de masse de l'habitat quien dona a la habitación su espíritu colectivo y social. El arquitecto creador del hábitat – hombre entre los hombres- debe integrarse al medio social. Su pensamiento no podrá conducirlo a realizaciones validas más que si hay la comprensión e intercambios entre él y la sociedad para la cual trabaja»⁷⁶.

Georges Candilis reflexionó en algunos escritos sobre la confusión del papel del arquitecto y del urbanista en las soluciones urbanas y arquitectónicas antes de la Segunda Guerra Mundial. Fue en las nociones de *plan directeur*, *zonificación*, *plan de masse* y *plan de arquitectura* en donde se ha generado la confusión de los límites en los trabajos de ambos, el arquitecto actúa como urbanista y el urbanista como arquitecto. Fue hasta la posguerra, época de la Reconstrucción, que el urbanista se aparta de su papel de arquitecto convirtiéndose en el realizador del plan general o el plan director o siendo quien determina las reglas, reflejo de la conciencia de ser el ordenador social por excelencia.

Los arquitectos trabajaron dentro del marco establecido por los urbanistas e intentaron ante todo respetar las leyes fundamentales de la *Carta de Atenas*: buena orientación, separación de vías peatonales de vehiculares, espacios libres y la independencia del *plan de masse* en relación al alineamiento de las calles. De la aplicación directa de los principios de la Carta de Atenas derivaron las formas arquitectónicas que caracterizan a la vivienda donde el aspecto funcional domina. El concepto de hábitat dio a la vivienda su espíritu colectivo, siendo este el que vincula la vivienda con su entorno social y su medio natural.

El punto de contacto entre ambos profesionistas, es la realización del *Plan de masse*. Por consecuencia este será el punto donde se detiene el trabajo del urbanista siendo el punto donde el arquitecto en plena coordinación de las disciplinas busca las soluciones particulares y expresa su personalidad: *“El plan de masse est une ensemble architectural intégré de façon*

⁷⁶ CANDILIS, Georges. Le plan de masse de l'Habitat. Fondo CANGE-A-4. Dossier 236 IFA 303/7. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

*organique dans le plan d'urbanisme. Quelles que soient son importance et son échelle, c'est l'œuvre d'un architecte que exprime la solution adoptée dans le lieu et dans le temps»*⁷⁷.

El *plan de masse* se concibió como una etapa de realización inmediata, correspondiendo a las posibilidades y a la realidad del momento de ser concebido. En el Plan de Urbanismo existe la noción de permanencia, su realización se extiende en diversas etapas. Candilis afirmó que el *plan de masse de l'habitat* caracterizó al hombre y a la sociedad de la época: *“Le plan de masse de l'habitat actuel reflète l'esprit social d'aujourd'hui. Société de l'Homme moyen avec ses problèmes du plus grand nombre, l'échelle reste toujours la même. C'est l'échelle humaine, l'Homme n'est ni Dieu ni Roi, c'est l'Homme quelconque, l'Homme du grand nombre»*⁷⁸.

2.3.2 PROYECTOS URBANOS Y ARQUITECTÓNICOS

En Francia, los temas teóricos lanzados por el TEAM 10 fueron puestos en práctica en los proyectos del Equipo *Candilis-Josic-Woods*. La investigadora Nathalia Solopova, autora de la tesis *TEAM X et le Groupe Candilis, Josic et Woods*⁷⁹ definió dos fases en el desarrollo de los proyectos urbanos del Equipo. En la primera etapa, los arquitectos concibieron el urbanismo desde el punto de vista de la composición funcionalista. Ejemplo, el proyecto de la nueva ciudad de Bagnols-Sur-Cèze. En la segunda etapa, los arquitectos investigaron sistemas y estructuras nuevas independientes de la composición. Ejemplo, el proyecto para Caen-Hérouville.

⁷⁷ «El plan de masse es un conjunto arquitectónico integrado de manera orgánica dentro del plan de urbanismo. Cual sean su importancia y su escala, es la obra de un arquitecto que expresa la solución adoptada en el lugar y el tiempo». CANDILIS, Georges. Le plan de masse de l'Habitat. Fondo CANGE-A-4. Dossier 236 IFA 303/7. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

⁷⁸ «El plan de masse del hábitat actual refleja el espíritu social de hoy. Sociedad del hombre medio con sus problemas del más grande número, la escala permanece la misma. Es la escala humana, el hombre no es ni dios ni rey, es el hombre común, el hombre del grand nombre». CANDILIS, Georges. L'esprit du plan de masse de l'Habitat. L'Architecture d'Aujourd'hui. 1954, décembre, nº 57.

⁷⁹ SOLOPOVA, Nathalya. TEAM 10 et le Groupe Candilis, Josic et Woods. Memoria de D.E.A. Projet architectural et urbain, École d'Architecture de Paris-Belleville, 1993.

2.3.2.1 Estructura Urbana

Dos de los más importantes e influyentes artículos, fruto de años de estudios del Equipo Candilis-Josic-Woods fueron publicados en la revista *L'Architecture d'Aujourd'hui*: **A la recherche d'une structure Urbaine**⁸⁰ y **Recherches d'architecture**⁸¹. En ellos, la estructura de la ciudad está configurada en base a las actividades humanas y no en esquemas de ordenamiento geométrico: «*La notion de l'urbaniste autonome est transformée. L'homme de la rue est considéré comme bâtisseur de la ville, tandis que l'urbaniste devait réaliser les conceptions de celui-ci*»⁸². En el artículo *A la recherche d'une structure Urbaine*, escrito en forma de postulado, se presenta una cadena de ideas que manifiestan que el urbanismo y arquitectura son una misma entidad, por lo tanto se desarrollan juntos, uno es generador y ordenador del otro y viceversa. Como complemento, el artículo presenta diversos proyectos de viviendas que integran la calle-comercial o centro lineal como elemento primordial de la estructura de la ciudad, tomando como ejemplo principal el nuevo barrio de Toulouse-Le Mirail.

«L'urbanisme et l'architecture font partie d'un même processus.
L'architecture imprime une forme aux activités humaines.
L'urbanisme ordonne les rapports entre ces diverses activités.
L'urbanisme établit le milieu dans lequel l'architecture naît.
Ce milieu est conditionné par le climat économique,
social, politique, technique et naturel.
Dans un climat donné, l'urbanisme crée les conditions d'une architecture.
L'urbanisme reste une abstraction jusqu'à ce qu'il
Deviene générateur d'architecture.
Sa fonction est d'établir les conditions optima dans
lesquelles le présent deviendra futur.
Il doit déceler, explorer et rendre clairs les
rapports entre les activités humaines.
Il doit associer ces activités de telle façon que la totalité de la vie dans un complexe urbain devienne plus riche que la somme
des parties composantes»⁸³.

⁸⁰ CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. A la recherche d'une structure urbaine. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1962, avril-mai, nº 101.

⁸¹ CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. Recherches d'architecture. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964, juin-juillet, nº 115.

⁸² «La noción del urbanista autónoma es transformada. El hombre de la calle es considerado como constructor de la ciudad, mientras que el urbanista debía realizar las concepciones de esta». CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

⁸³ «El urbanismo y la arquitectura forman parte de un mismo proceso. La arquitectura expresa una forma de las actividades humanas. El urbanismo ordena las actividades entre esas diversas actividades. El urbanismo

En el artículo *Recherches d'architecture*, el Equipo reafirmó la idea del urbanismo y la arquitectura como partes del mismo proceso. La ciudad es el hábitat natural del hombre urbanizado, el cual está enteramente controlado y construido. En la ciudad como espacio colectivo se manifiesta lo individual: la vivienda. El cuerpo del artículo es un recuento de varios proyectos urbanos y las propuestas arquitectónicas de las Universidades de Berlín y Bochum en Alemania.

2.3.2.2 Continuidad e identidad

2.3.2.2.1 Bagnols-sur-Cèze (1956)

El sitio nuclear de Marcoule, localizado cerca de 10 km de Bagnols-sur-Cèze en el Departamento de Gard, fue elegido en los años 1950 para convertirse en el centro más importante de energía atómica de Francia. La migración futura de técnicos y empresas exigió la creación inmediata de equipamiento urbano en Bagnols-sur-Cèze. Se vislumbró que la ciudad de origen romano y de aspecto medieval en menos de tres años triplicaría su población. Fue necesario ofrecer las condiciones de vida apropiadas tanto a la población residente como a los nuevos usuarios.

Por lo tanto, el *Ministère de la Construction* decidió crear para el personal de la central un nuevo centro urbano en Bagnols-sur-Cèze integrado a un Plan Regional. En 1959, El Equipo Candilis-Josic-Woods recibió el *Prix de l'Urbanisme* otorgado por el Ministerio de la Construcción por el proyecto de remodelación y extensión de Bagnols-sur-Cèze⁸⁴ llevado a

establece el medio en el cual la arquitectura nace. El medio es condicionado por la situación económica, social, política, técnica y natural. Dentro una situación determinada, el urbanismo crea las condiciones de la arquitectura. El urbanismo permanece una abstracción hasta que se vuelve generador de arquitectura. Su función es establecer las condiciones óptimas en las cuales el presente se volverá futuro. Se debe descubrir, explorar y esclarecer las relaciones entre las actividades humanas. Se debe asociar las actividades de tal manera que la totalidad de la vida en un complejo urbano se vuelva más rica que la suma de sus partes componentes». CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. A la recherche d'une structure urbaine. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1962, avril-mai, nº 101.

⁸⁴ CANDILIS, DONY, JOSIC, PIOT, BRUNACHE y WOODS. Remodération et extension de Bagnols-sur-Cèze. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1958, octobre-novembre, nº 80.

cabo en 1956. En esta ocasión el Equipo *Candilis-Josic-Woods* trabajó en colaboración con el *Urbaniste en Chef* Raymond Coquere (Figura 2-28, Figura 2-29). La remodelación de la ciudad antigua comprendió la eliminación de los tugurios y complementación del equipamiento urbano necesario. La extensión de la ciudad se planteó en una relación armoniosa entre la ciudad y la región. La ubicación de la planta de conjunto de la nueva ciudad en relación a la vieja ciudad fue determinada de acuerdo a los estudios del clima, naturaleza del suelo y características particulares del sitio. La idea de **continuidad** fue elegida por los arquitectos como principio de integración del nuevo centro urbano en el medio geográfico y cultural existente. Buscar la **continuidad orgánica** entre la ciudad antigua y la nueva ciudad implicó llevar a cabo la reproducción del espíritu de la antigua ciudad, sin tener que copiar la ciudad medieval (Figura 2-30). Nathalya Solopova en su texto *TEAM 10 et le Groupe Candilis, Josic et Woods* comentó la aplicación del principio de **continuidad orgánica**: «S'agissait-il vraiment d'intégration, compte tenu des rapports établis entre la vieille ville et nouvelle ville? L'ancienne ville -radioconcentrique- resta refermée sur elle-même. La mixité fonctionnelle que était caractéristique pour une ville comme Bagnols-sur-Cèze, fut absente dans la ville moderne. Malgré le discours tenu para Candilis, Josic et Woods à ce moment, le projet pour Bagnols-sur-Cèze resta fidèle aux principes fondamentaux de l'urbanisme fonctionnaliste»⁸⁵.

El trazo urbano de la nueva ciudad continúa las líneas del tejido urbano original: «C'est la vieille ville qui avait déterminé directement la structure de la nouvelle. C'est ainsi que le système de liaison des anciennes rues, jamais orthogonal, a été repris sur un mode plus large et a inspiré le système de liaison des unités de logements entre elles: elles s'articulent, forment des décrochements et évitent toujours le mortel alignement en ligne droite»⁸⁶. La sutura entre el tejido anciano y el nuevo se efectuó simbólicamente por medio de las vías de circulación que funcionaron como los verdaderos lugares de intercambios entre la unidad medieval y las *unités de voisinage*.

⁸⁵ «Se trata realmente de integración, teniendo en cuenta las relaciones establecidas entre la antigua ciudad y la nueva ciudad? La antigua ciudad -radioconcentrica- permanece cerrada en ella misma. La mezcla funcional que era característico para una ciudad como Bagnols-sur-Cèze, fue ausente en la ciudad moderna. A pesar del discurso promulgado por Candilis, Josic et Woods en ese momento, el proyecto para Bagnols-sur-Cèze se mantiene fiel a los principios fundamentales del urbanismo funcionalista». SOLOPOVA, Nathalya. *TEAM 10 et le Groupe Candilis, Josic et Woods*. Memoria de D.E.A. Projet architectural et urbain, École d'Architecture de Paris-Belleville, 1993.

⁸⁶ «Fue la antigua ciudad quien había determinado directamente la estructura de la nueva. Es así que el sistema de relaciones de ancianas calles, nunca ortogonales, han sido tomadas en un modo más largo y ha inspirado el sistema de relación de unidades de viviendas entre ellas: se articulan, formando desplazamientos y evitando siempre el mortal alineamiento en línea recta». *Techniques et Architecture*. Série 19, n° 6.

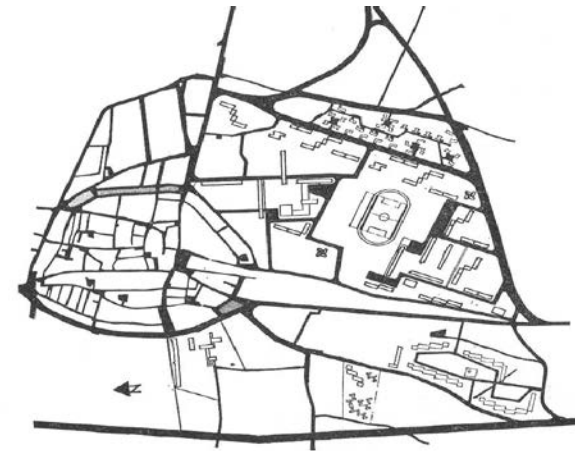
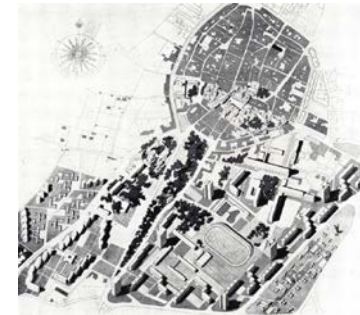


Figura 2-28. Vista aérea. Bagnols-sur-Cèze, Francia.

Fuente: CANDILIS, DONY, JOSIC, PIOT, BRUNACHE y WOODS. Remodération et extension de Bagnols-sur-Cèze. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1958, n° 80, octubre-novembre.

Figura 2-29. Axonometría. Bagnols-sur-Cèze, Francia.

Fuente: CANDILIS, DONY, JOSIC, PIOT, BRUNACHE y WOODS. Remodération et extension de Bagnols-sur-Cèze. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1958, n° 80, octubre-novembre.

Figura 2-30. Continuidad orgánica. Bagnols-sur-Cèze, Francia, 1956-1961.

Fuente: CANDILIS, DONY, JOSIC, PIOT, BRUNACHE y WOODS. Remodération et extension de Bagnols-sur-Cèze. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1958, n° 80, octubre-novembre.

El proyecto de extensión urbana incluyó la creación de cuatro barrios: *La Citadelle*, *Les Escarnaux* (viviendas HLM), *Le Bosquet* (villas para los cuadros superiores) y *La Coronelle* (habitaciones económicas de realojamiento). En el barrio de *La Citadelle* los edificios fueron desfasados unos de otros generando una forma escalonada. La continuidad de los inmuebles se dio mediante la articulación entre ellos con las escaleras que distribuyen las viviendas. Según los arquitectos, los inmuebles en altura de los nuevos barrios le atribuyeron su **identidad** a la nueva ciudad, caracterizando la forma de las flechas góticas de las iglesias y de torres medievales que fueron los símbolos e **identidad** de la vieja ciudad. Las torres de edificios de los nuevos barrios se presentan en oposición de la arquitectura que responde a la forma sinuosa de las calles de la vieja ciudad (Figura 2-31, Figura 2-32, Figura 2-33, Figura 2-34, Figura 2-35, Figura 2-36).



Figura 2-31. Planta tipo. Bagnols-sur-Cèze, Francia, 1957.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

Figura 2-32. Torres gemelas. Bagnols-sur-Cèze, Francia, 1958.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

Figura 2-33. Barrio La Citadelle, Bagnols-sur-Cèze, Francia, 1956.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

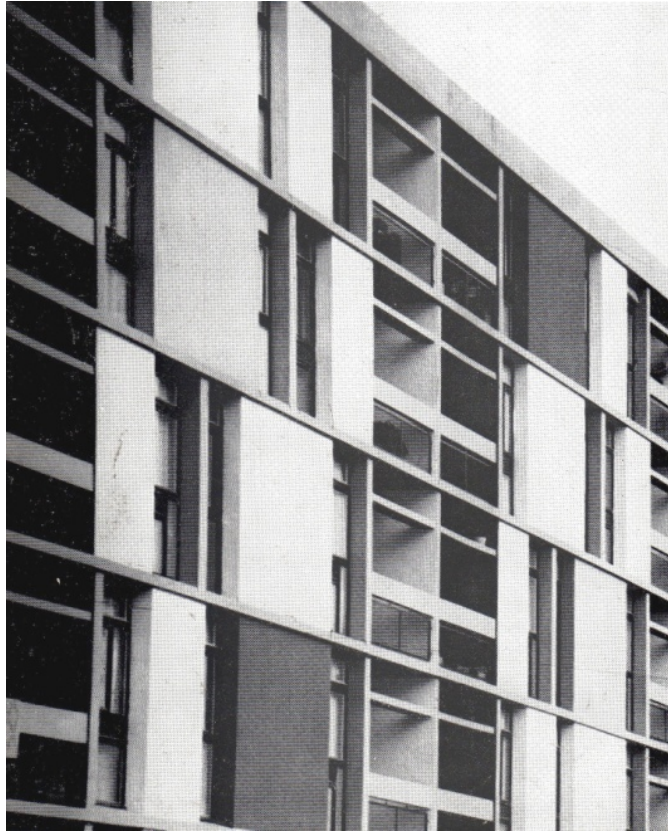


Figura 2-34. Viviendas de los funcionarios. Bagnols-sur-Cèze, 1960.

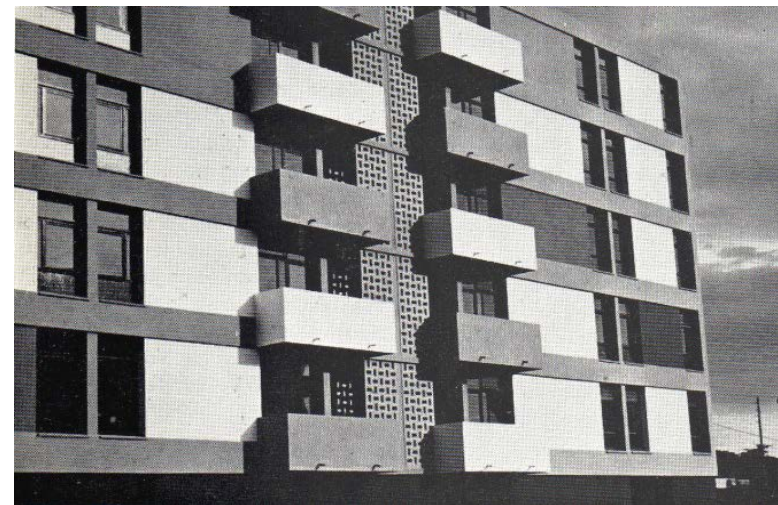
Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

Figura 2-35. Vivienda en banda. Coronelles, Bagnols-sur-Cèze, 1959.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

Figura 2-36. Inmuebles planta baja + 4 niveles. Barrio Escanoux, Bagnols-sur-Cèze, Francia, 1960.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.



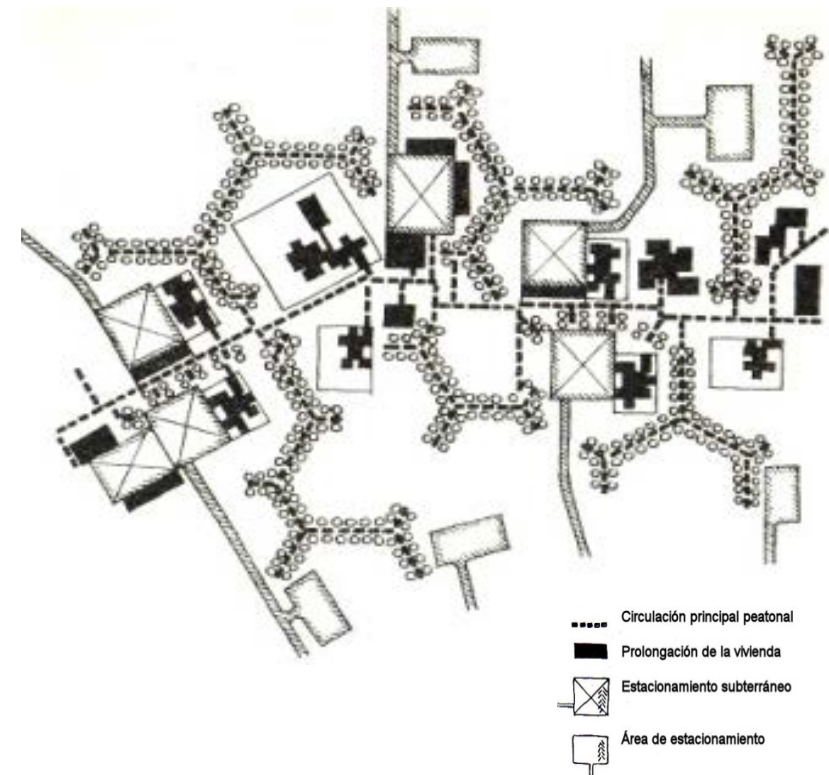
2.3.2.3 Megaestructuras verticales: STEM y CLUSTER

El Equipo *Candilis-Josic-Woods* elaboró una serie de proyectos en búsqueda de un megaestructura unificadora del espacio urbano. Tres términos aparecen de manera complementaria: *célula*, *stem* y *clúster*. El centro lineal o *stem*⁸⁷ fue escogido por los arquitectos como esquema de organización del espacio (**Figura 2-37**). El *stem* fue considerado por Woods como el generador del hábitat. Un hábitat como expresión directa de un modo de vida: *“La forma urbana debía responder en su complejidad a la compleja red de relaciones sociales, con sus características de asociación, identidad con el medio, movilidad y transformabilidad como consecuencia del cambio y la transitoriedad inherentes a esas relaciones sociales”*⁸⁸.

Los arquitectos plantearon asociar en el sistema lineal o *stem* las diversas actividades urbanas propias del hábitat. El *stem* albergaría todos los prolongamientos de la vivienda, las actividades comerciales, culturales, de educación y de ocio. El *stem* fue considerado como un *centro-lineal* destinado únicamente a la circulación peatonal. La circulación automovilística se localizó en la periferia del espacio construido. El *stem* forma parte esencial de la estructura urbana y debía estar compuesto por edificios de baja altura y limitado por edificios continuos de vivienda colectiva de alturas y densidades variantes.

La producción de la ciudad es generada mediante la repetición aditiva de células que representan las viviendas. Las unidades de viviendas o *clúster* se unen a este sistema lineal. El clúster -sector peatonal- une la vivienda con todas las zonas de actividad. Más allá de la vivienda colectiva podía haber edificios de baja altura y baja densidad.

El *stem* varió en su medio económico y social, cambiando constantemente para reflejar la movilidad de la sociedad. El *stem* pudo desarrollarse solo en el sentido longitudinal del tronco y de sus protuberancias. Si existió la necesidad de desarrollar el sistema en el sentido perpendicular al tronco, la única solución fue implantar un segundo tronco.



«La ligne fut choisi comme schéma d'organisation. A ce système linéaire, le stem, sont accrochées les unités de logement. Le tronc même ne sert qu'au trafic des piétons».

“La línea fue elegida como esquema de organización. A este sistema lineal, stem, son unidas las unidades de vivienda. El tronco mismo no sirve más que para tránsito de peatones».

Figura 2-37. Organización del stem en Bilbao-Vallée d'Asua.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. Recherches d'architecture. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964, juin-juillet, nº 115.

⁸⁷ WOODS, Shadrach. Stem. *Architectural Design*. 1960, nº 5.

⁸⁸ CORTES, Juan Antonio. El árbol y el tapiz. Georges Candilis, 1913-1995. *Arquitectura viva*. 1995, julio-agosto, nº 43.

El *stem* y el *clúster* aparecieron de una manera explícita en el proyecto para Aulnay-sous-Bois (1960) (Figura 2-38). También fueron desarrollados en el proyecto de Caen-Hérouville (1961), encontraron su expresión definitiva en Toulouse-Le Mirail (1961) y Fort Lamy, Tchad (1962) (Figura 2-40, Figura 2-41). En estos dos últimos proyectos los arquitectos demostraron que el *stem* pudo ser aplicado en circunstancias diferentes, tanto en la ciudad nueva como en los viejos tejidos urbanos. En general, los proyectos de Caen-Hérouville, Hambourg-Steilshoop (Figura 2-39) y Toulouse-Le Mirail alcanzaron los siguientes objetivos:

- **Asociar** las diversas actividades urbanas al hábitat.
- **Aportar** a todas las partes de la ciudad la totalidad de los elementos de la vida mediante una organización lineal –una línea no tiene ni dimensión ni forma- siendo la representación más natural de la sociedad abierta hacia el futuro.
- **Definir** el uso del automóvil e imaginar un sistema nuevo, en el cual, las circulaciones automovilísticas y los recorridos peatonales son claramente diferenciados, totalmente independientes y jerarquizados. Teniendo en cuenta que un automóvil recorre las distancias más largas y en menos tiempo que el peatón.
- **Determinar** los puntos de contactos múltiples entre transporte, vivienda y actividades para organizar una verdadera vida colectiva y permitir a cada uno de elegir su propio recorrido.
- **Restablecer** la noción de **calle**, desaparecida de las nuevas realizaciones. Hace falta establecer la **calle-centro lineal** como estructura esencial de un plan urbano. Esta calle-centro que se construye por los elementos que la componen, tiene por rol asociar las viviendas a las sedes de las diversas actividades de la ciudad. La calle es destinada al hombre no al automóvil.

El último punto fue argumentado mediante las distinción de los conceptos calle y ruta: «Pour la circulation, les architectes ont précisé le sens qu'ils donnaient aux termes **route** et **rue**: la route est une voie de circulation automobile, la rue une voie réservée aux piétons»⁸⁹.



Figura 2-38. Estudios del equipamiento urbano, de agrupaciones de vivienda y principios de circulación. Aulnay-sous-Bois, Francia, 1960.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

Figura 2-39. Planta de conjunto Hambourg-Steilshoop, 1961.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

⁸⁹ «Para la circulación, los arquitectos han precisado el sentido que ellos dieron a los términos ruta y calle: la es una vía de circulación automovilística, la calle una vía reservada a los peatones». Concours pour la cité de Caen-Hérouville. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1962, avril-mai, n° 101.



Figura 2-40. Integración de la nueva estructura urbana en el tejido urbano existente. Fort Lamy, Tchad (1962).

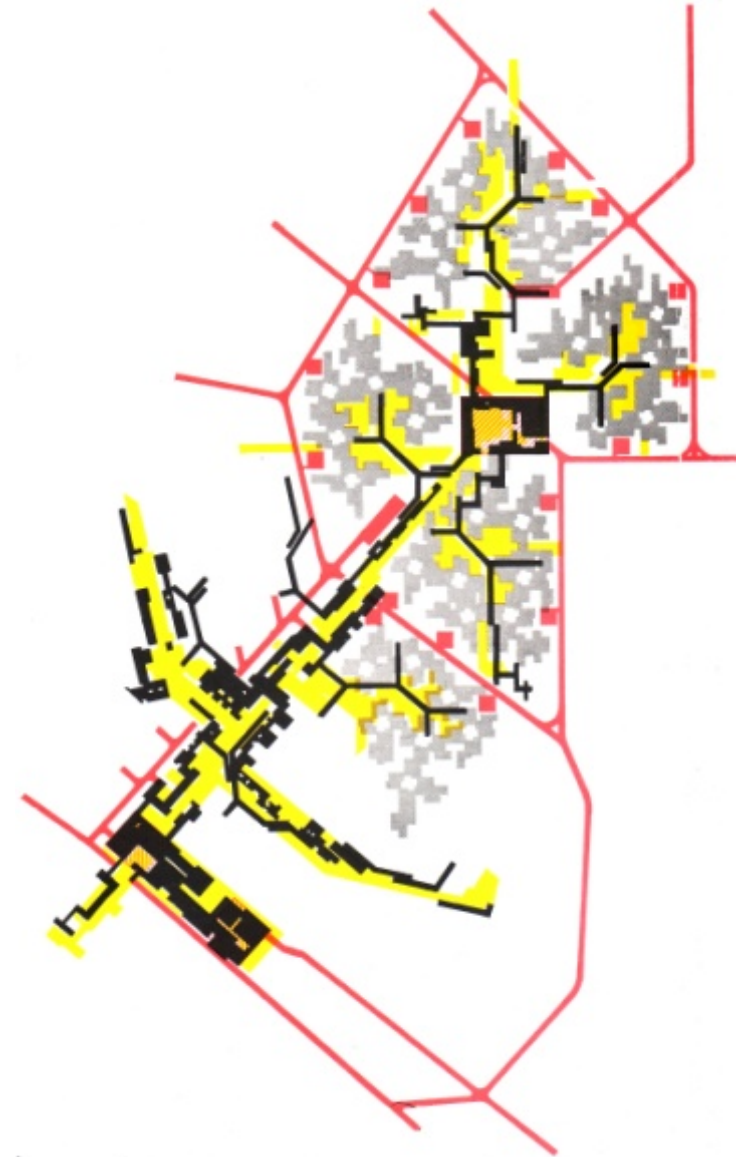
En amarillo se muestra la nueva estructura urbana superpuesta a los dos tejidos urbanos existentes y que los une: a la derecha los barrios de colonos blancos, a la izquierda la ciudad africana densa y ordenada.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

Figura 2-41. La nueva estructura urbana. Fort Lamy, Tchad (1962).

La red principal peatonal (amarillo), red principal automóviles (rojo), prolongamiento de la vivienda, así como inmuebles de más de un nivel (negro) y viviendas a nivel del suelo (gris).

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.



2.3.2.3.1 Caen-Hérouville (1961)

El concurso para el barrio Caen-Hérouville exigió la creación de unidades de viviendas para 40,000 habitantes. Las principales preocupaciones de los arquitectos del Equipo Candilis-Josic-Woods fue encontrar un sistema de estructura mínima y permitir las posibilidades máximas de adaptación. El proyecto fue organizado para ser ejecutado por etapas, aceptar los cambios y ser válido en cada etapa de crecimiento. **Crecimiento** y **cambio** fueron los conceptos básicos del proyecto

El proyecto planteo el *stem* como elemento aglutinante del equipamiento urbano y de las actividades públicas. Una forma de racimo o clúster penetra y divide las unidades de vivienda del conjunto. Los edificios presentan la forma de megaestructuras verticales. En un total de 8,000 viviendas, se propuso una diversidad de tipologías y densidades en las categorías de vivienda individual (gemelas, en banda, aisladas) y vivienda colectiva (torres, inmuebles bajos, inmuebles altos, semi-colectivos). Los elementos de síntesis del proyecto fueron: ascensores localizados, *arrêt-voiture* y recorridos peatonales.

A partir de los puntos de encuentro del tránsito de peatones y de vehículos –*arrêt-voiture*– el hombre podía disponer de una red peatonal independiente. El acceso a los inmuebles de gran altura transcurría mediante las circulaciones verticales mecánicas -ascensores- que están localizados en los puntos de encuentro mencionados. También, ahí se encuentran los grandes parkings cubiertos, cuyos techos sirven de plazas públicas sea a nivel del suelo o en los diferentes niveles comunicados por las circulaciones verticales mecánicas (Figura 2-42, Figura 2-43, Figura 2-44).

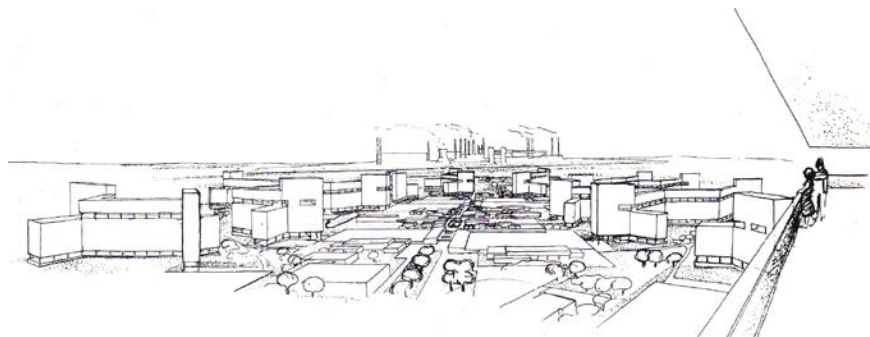


Figura 2-42. Centro lineal, red peatonal y sistema de *arrêt-voiture*. Caen-Hérouville, 1961

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

Figura 2-43. Planta de conjunto Caen-Hérouville, 1961.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

Figura 2-44. *Stem* en Caen-Hérouville, Francia, 1961.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

2.3.2.3.2 Toulouse-Le Mirail (1961)

«Il porte la mémoire de l'intensité du travail théorique et critique d'une époque et d'une agence, où se sont formés nombre d'architectes contemporains»⁹⁰

El primer asentamiento de la ciudad de Toulouse se originó en el margen derecho del río Garona. En el margen izquierdo, la amenaza de inundaciones frenó durante mucho tiempo la urbanización. Con la crisis de vivienda de la posguerra fue necesario construir vivienda que sustituyera las condiciones insalubres dentro del casco antiguo. A principios de la década 1960, Toulouse fue promovida por la DATAR como *Metrópoli de equilibrio* junto con 8 ciudades más. En 1960, Louis Bazerque, Alcalde de la ciudad de Toulouse tomó la decisión de desarrollar la ciudad más allá de los límites tradicionales para afrontar el crecimiento de la población que se desembocaría debido al desarrollo de nuevas actividades en la ciudad.

En 1961, se convocó un concurso a nivel nacional para la creación del nuevo barrio de Toulouse-Le Mirail ubicado a 5 km del centro de Toulouse -administrativamente un ZUP-, que en 800 ha albergaría 25,000 viviendas para una población aproximada de 100,000 habitantes (Figura 2-45). La aspiración de Bazerque en su momento fue: "*C'est réaliser une véritable cité avec des logements et leurs services, mais aussi des équipements régionaux importants, de telle sorte qu'une part de la population travaille sur place: le contraire d'une cité-dortoir*"⁹¹. En 1962, el Equipo *Candilis-Josic-Woods* fue laureado con el primer premio del concurso. La mayoría de los finalistas propusieron proyectos tradicionales y muchas veces anacrónicos, utilizando el orden abierto como referencia. Entre los participantes derrotados estuvo el equipo formado por el *Groupement Régional d'Architecture* dirigido por Le Corbusier, quienes propusieron una ciudad verde conformada con *Unités d'habitation de grandeur conforme*.

El proyecto de Toulouse-Le Mirail concretizó las reflexiones urbanas elaboradas después de una década por los arquitectos. La solución pretendió no producir una ciudad satélite



Figura 2-45. El barrio Le Mirail conectado a Toulouse por un nuevo sistema vial y de transporte.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Toulouse-Le Mirail. La naissance d'une ville nouvelle*. Stuttgart: Kart Krämer Verlag, 1975.

⁹⁰ «Tiene la memoria de la intensidad del trabajo teórico y crítico de una época y de una Agencia, donde se formaron arquitectos contemporáneos». ROUILLARD, Dominique. *La théorie de la ville: Toulouse Le Mirail*. *AMC Le Moniteur Architecture*. 1999, décembre, N° 103.

⁹¹ «Es realizar una verdadera ciudad con viviendas y sus servicios, pero también equipamientos regionales importantes, de tal manera que una parte de la población trabaje en plaza: lo contrario de una ciudad dormitorio». LUCAN, Jacques. *Architecture en France (1940-2000). Histoire et théories*. Paris: Editions Le Moniteur, 2001.

autónoma ni un súper *grand ensemble* que respondiera al problema de vivienda. Las ideas rectoras del proyecto fueron:

- Integración de las zonas de viviendas, de las actividades públicas, así como de las zonas comerciales e industriales.
- Creación de una ciudad para el peatón, es decir, total separación entre la circulación rodada y los espacios para peatones.
- Adaptación al terreno. Evitar la monotonía y el tedio.
- Creación de un entorno urbano. Hallar el carácter específico y la identidad de la nueva ciudad.

La propuesta final del Equipo fue una **estructura urbana permanente**: “*La solution adoptée pour Toulouse-Le Mirail avait pour but de créer l’ossature urbaine permanente susceptible de s’adapter aux différentes conditions d’une réalisation par étapes. Cette ossature devenait génératrice : de l’ordre, du caractère spécifique, et de la vie de cette nouvelle partie de la ville*”⁹². La estructura urbana se desarrolló sobre una trama oculta hexagonal (Figura 2-46) compuesta por 3 elementos base:

- Una zona de gran concentración de actividades y de elevada densidad de la vida colectiva: **calle-centro**.
- Un sistema de conexiones, comunicación, proximidad y distribución.
- La continuidad de los espacios verdes.

El proyecto inicial, en un terreno de 800 ha, se compuso de 5 barrios de 20,000 habitantes cada uno y una zona para localizar la calle-centro que conectaría a los barrios de manera lineal (Figura 2-47, Figura 2-48). El conjunto se dividió en dos etapas de ejecución. En 1965, se iniciaron los trabajos del área de acción de la primera etapa situada al oeste, comprendió 3 barrios organizados en 400 ha. Los barrios de la segunda etapa ubicados al este, nunca fueron construidos.

⁹² “La solución adoptada para Toulouse-Le Mirail tenía por objetivo crear la armazón urbana permanente susceptible de adaptarse a las diferentes condiciones de una realización por etapas. Esta armazón se volvería generatriz: del orden, del carácter específico, y de la vida de esta nueva de la ciudad». CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. A la recherche d’une structure urbaine. *L’Architecture d’Aujourd’hui*. 1962, avril-mai, n° 101.

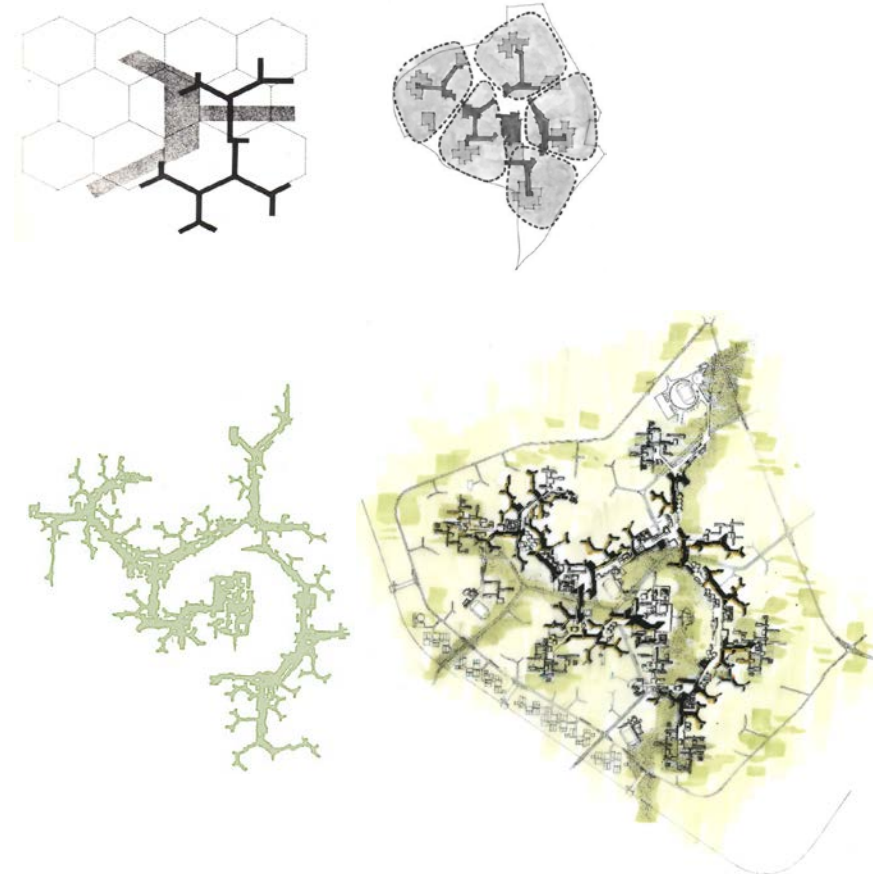


Figura 2-46. Trama oculta hexagonal en la cual se integra la geometría de los inmuebles.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Toulouse-Le Mirail. La naissance d’une ville nouvelle*. Stuttgart: Kart Krämer Verlag, 1975.

Figura 2-47. Esquema de conexión de los 5 barrios originales.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Toulouse-Le Mirail. La naissance d’une ville nouvelle*. Stuttgart: Kart Krämer Verlag, 1975.

Figura 2-48. Planta de conjunto original. Red de áreas verdes paralela a la calle-centro lineal.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Toulouse-Le Mirail. La naissance d’une ville nouvelle*. Stuttgart: Kart Krämer Verlag, 1975.

a) Vivienda

Los barrios de la primera etapa llevaron por nombre: **Bellefontaine**, **Reynerie** y **Mirail**. Estos nombres tuvieron origen en los castillos preexistentes localizados en cada uno de los barrios. Para darles distinción, cada uno de los barrios fue dotado por un equipamiento especial. Al sur, en el barrio *Bellefontaine*, un centro sociocultural: *La maison du Quartier*. Al centro, en el barrio *Reynerie*, un lago artificial de recreo y un Centro Regional. Al norte, en el barrio *Le Mirail*, la nueva Universidad de Toulouse.

De las 25,000 viviendas programadas, inicialmente se destinó el 75% a vivienda H.L.M de todas categorías, 5% a viviendas de nivel superior y 20% a pequeños edificios colectivos (3 a 4 niveles) y a viviendas de tipo individual (aislada, gemelas y en banda). Los tres barrios de la primera etapa contienen alrededor 11,000 viviendas de dos tipos: vivienda colectiva y casa individuales. Los edificios de vivienda colectiva, localizados a lo largo de la *calle-centro* son de planta baja más un nivel hasta 14. Los edificios de vivienda colectiva localizados en la zona periférica eran de planta baja más 1 nivel hasta 3. Las casas individuales o pabellones son de una planta y de una planta baja más planta alta.

Equipamiento Urbano

Barrio *Bellefontaine*

El Barrio de *Bellefontaine* contiene 3,500 viviendas y un equipamiento urbano que incluyó: 1 *Jardín de Infancia*, 6 *escuelas maternas*, 6 *escuelas primarias*, 1 *colegio de enseñanza secundaria*, 2 *centros deportivos*, 1 *centro médico-social*, 1 *residencia para ancianos*, 1 *centro comercial*, 1 *centro socio-cultural con teatro polivalente*, *biblioteca*, *talleres artísticos*, *salas de reunión*, *piscina cubierta* y *gimnasio polivalente* y *espacios libres para juegos infantiles*, *lugares de descanso*, *de reunión* y *paseo*.

El equipamiento urbano mezcló intencionadamente las actividades de la vida cotidiana. En *Bellefontaine* se aplicaron tres sistemas distintos de vivienda de acuerdo a tres condiciones de vida familiar (Figura 2-49):

- Grandes bloques lineales de alturas variables de 6 a 14 niveles. Se articulan a 90° o 120°, alrededor de un núcleo de circulación vertical de ascensores o escaleras. Densidad de 120-150 viviendas/ha.

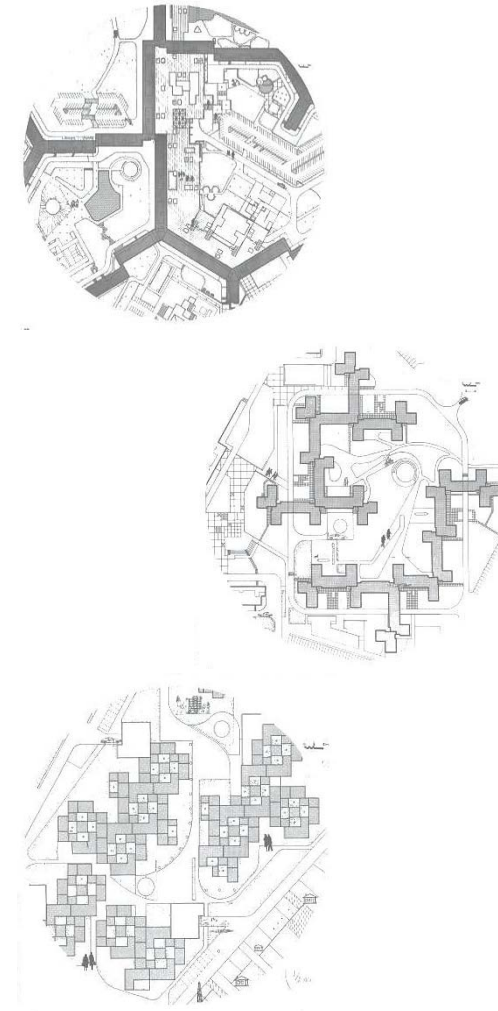


Figura 2-49. Grandes bloques lineales, pequeños bloques y villas-patio.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Toulouse-Le Mirail. La naissance d'une ville nouvelle*. Stuttgart: Kart Krämer Verlag, 1975.

- Bloques pequeños de 2 a 4 plantas. Se articulan a 90° en torno de una escalera. Densidad de 75 viviendas/ha.
- Viviendas individuales agrupadas alrededor de patios (**villas-patio**). Densidad de 25-30 viviendas/ha.

Barrio Reynerie

El barrio de *Reynerie* tiene 4,000 viviendas. Estas viviendas fueron ocupadas en régimen de alquiler, de propiedad individual o pudieron ser controladas por cooperativas. El barrio contiene un gran lago artificial y a futuro de un centro de actividades regionales (**Figura 2-50**). En el lago fueron varias actividades y deportes náuticos. Para el centro regional se reservó una superficie de 25 ha en un sistema modular cuadrado basado en una trama de 50 x 50 m. Los volúmenes se entrelazaron por medio de una red peatonal.

La *calle-centro* atravesó el barrio *Reynerie* conectándolo con *Bellefontaine*. El equipamiento urbano situado en la *calle-centro* incluyó: 1 jardín de infancia, 1 guardería, 3 grupos de escuelas maternas, 3 grupos de escuelas primarias, 1 colegio de enseñanza superior, 1 centro socio-cultural, 1 centro comercial, 1 cooperativa de médicos de todas las especialidades y 1 hospital policlínico.

Barrio Le Mirail

El barrio *Le Mirail* albergó como elementos distintivos la *Facultad de Letras de la Universidad de Toulouse* (1967)⁹³ (sociología, filosofía, Historia, geografía y Lenguas) para 10,000 estudiantes; la *Unidad Pedagógica de Arquitectura* para 1000 alumnos y un *Colegio de Enseñanza Secundaria*. La *Facultad de Letras* (1967-1975) fue realizada por el Equipo. El proyecto está organizado en una trama generatriz ortogonal y determinado por una estructura extensible susceptible de condenser actividades al mismo tiempo de permitir el desarrollo de actividades en cualquier lugar y en cualquier momento. En palabras de Georges Candilis: “*Le symbole monument moderne, tour d’ivoire ou campus néo-monumental est une vue de l’esprit, académique et périmée. L’université-lieu doit avoir la possibilité de*

⁹³ En el proyecto de la *Facultad de Letras de la Universidad de Toulouse* el Equipo *Candilis-Josic-Woods* trabajó en colaboración con los arquitectos Fabien Castaing y Paul Gardia.

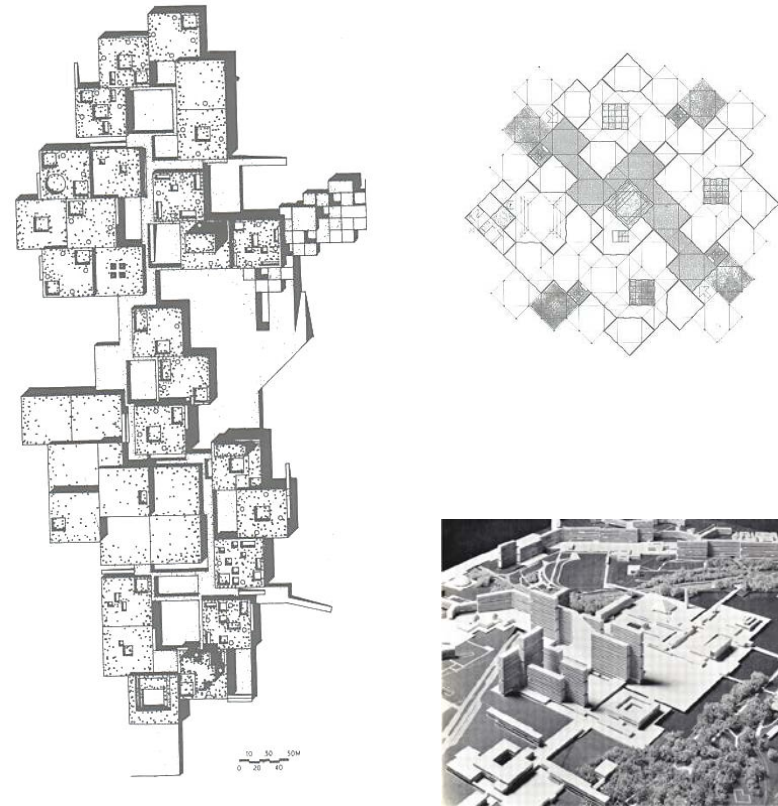


Figura 2-50. Proyecto del Centro Regional.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Toulouse-Le Mirail. La naissance d'une ville nouvelle*. Stuttgart: Kart Krämer Verlag, 1975.

Figura 2-51. Unidad Pedagógica de Arquitectura (1969-1975).

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Toulouse-Le Mirail. La naissance d'une ville nouvelle*. Stuttgart: Kart Krämer Verlag, 1975.

Figura 2-52. Integración vivienda colectiva y equipamiento urbano.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Toulouse-Le Mirail. La naissance d'une ville nouvelle*. Stuttgart: Kart Krämer Verlag, 1975.

s'adapter aux conditions constamment changeantes et aux conditions constamment croissantes de l'enseignement supérieur»⁹⁴.

En el proyecto de la *Unidad Pedagógica de Arquitectura*⁹⁵ (1969-1975), Georges Candilis ya separado del Equipo, introdujo una trama de unidades compuestas de ensamblajes y de una superposición compleja de cuadros. La trama es susceptible de ser transformada y evolucionar con los cambios en el tiempo (Figura 2-51). Candilis reafirmó su defensa de las tramas: *“L'utilisation des trames directrices nous assure la discipline et l'unité et nous permet d'atteindre des réalisations plus libres, plus ouvertes, plus spontanées, plus mobiles»⁹⁶.*

b) Estructura Urbana

La *calle-centro* lineal, el sistema de circulación de vehículos y los espacios verdes constituyeron la estructura urbana del nuevo barrio de Toulouse-Le Mirail:

6) Sistema vial

La concepción del sistema vial estuvo basado en el mismo principio de la *calle-centro*: la separación del peatón y automóvil. Se propuso una jerarquía de las diferentes vías de circulación de acuerdo con sus funciones: cruces de autos lentos, rápidos, directos, e indirectos y flujos de automóviles de densidad alta, media o baja. Complementó al sistema vial un sistema de estacionamientos localizados al final de las vías (*parking-terminus*) que se expanden en todo el terreno. Los puntos de contactos entre transporte, alojamiento y actividades constituyen una organización en forma de clúster o racimo que caracteriza al proyecto (Figura 2-53).



Figura 2-53. Superposición del sistema vial de peatones y automóviles.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Toulouse-Le Mirail. La naissance d'une ville nouvelle*. Stuttgart: Kart Krämer Verlag, 1975.

⁹⁴ *“El símbolo monumento moderno, torre de marfil donde el campus neo monumental es una vista del espíritu, académico y sin vigencia. La universidad-lugar debe tener la posibilidad de adaptarse a las condiciones constantemente cambiantes y a las condiciones constantemente crecientes de la enseñanza superior».* Toulouse. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1968, avril-mai, n° 137.

⁹⁵ En el proyecto de la *Unidad Pedagógica de Arquitectura* Georges Candilis trabajó independiente del Equipo y en colaboración con los arquitectos Paul Desgrez y Raymond Malebranche. *Unité pédagogique d'architecture*, Toulouse. *Techniques et architecture*. 1974, mai, n° 298.

⁹⁶ *“La utilización de tramas directrices nos aseguran la disciplina y la unidad y nos permite alcanzar realizaciones más libres, más abiertas, más espontáneas, más móviles».* CANDILIS, Georges. *Les trames directionnelles et leur utilisation*. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1969, juin-juillet, n° 144.

7) Áreas verdes

Un estudio del terreno condujo a los arquitectos a proponer una continuidad lineal de espacios verdes de utilidad pública que incluyera los espacios a preservar como los castillos y una serie de áreas verdes preexistentes que fueron destinadas para el paseo, el descanso y la cultura física. Esta zona de espacios verdes, participaron activamente con la *calle-centro* entrelazándose en algunos puntos. La propuesta de una continuidad de espacios verdes generó un notorio contraste entre la actividad de la vida urbana y el ambiente natural.

8) Calle-centro lineal

Los arquitectos del Equipo *Candilis-Josic-Woods* argumentaron que la separación de circulación de los automóviles y el peatón nació del predominio al peatón: *“L’homme-piéton doit trouver sa place dans la cité: non pas comme dans les grands ensembles, à travers les espaces verts et quelques endroits isolés, non pas comme dans nos villes anciennes, au milieu des voitures; un espace nouveau doit être créé pour lui, à son échelle”*⁹⁷, *“L’automobile doit être considérée comme un outil au service de l’homme, et non pas comme un objet prédominant dans les conceptions urbaines”*⁹⁸. La concepción de una calle de exclusivo uso peatonal libera al habitante de la opresión del automóvil. Fue así como nació la **calle-centro lineal** (*rue-centre linéaire*) concentradora de actividades y de la más fuerte densidad de la vida colectiva (**Figura 2-54, Figura 2-55**). Además, desempeñó el papel de elemento de articulación de las zonas públicas y privadas del conjunto. La concentración lineal de las actividades urbanas tuvo la finalidad de revalorizar la calle, considerándola una función primordial de la vida urbana, la calle se convirtió en un centro activo: *«Le but est de rétablir la rue: fonction primordiale de l’urbanisme. La rue confondue avec la route-passage, déformée para l’utilisation démesurée de la voiture, est appelée à disparaître»*⁹⁹.

⁹⁷ *“El hombre-peatón debe encontrar su lugar en el barrio: no como en los grands-ensembles, a través de los espacios verdes y algunos puntos aislados, no como en nuestras viejas ciudades, en medio de los automóviles; un espacio nuevo debe ser creado para él, a su escala”*. Toulouse-Le Mirail. Origen y fecha indefinidos.

⁹⁸ *“El automóvil debe ser considerado como un instrumento al servicio del hombre, y no como un objeto predominante en las concepciones urbanas”*. Concours pour une cité de 100,000 habitants à Toulouse Le Mirail. *L’Architecture d’Aujourd’hui*. 1962, avril-mai, n° 101.

⁹⁹ *«El objetivo es restablecer la calle: función primordial del urbanismo. La calle confundida con la ruta-pasaje, deformada para la utilización desmesurada del automóvil, es llamada a desaparecer»*. Concours pour une cité de 100,000 habitants à Toulouse Le Mirail. *L’Architecture d’Aujourd’hui*. 1962, avril-mai, n° 101.

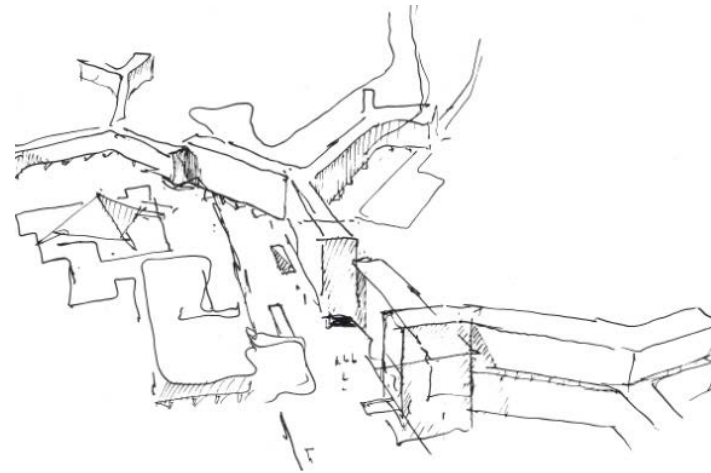
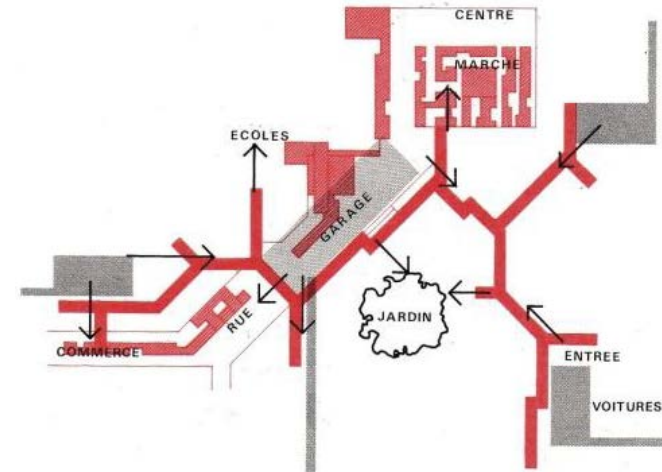


Figura 2-54. Calle-centro lineal.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Toulouse-Le Mirail. La naissance d’une ville nouvelle*. Stuttgart: Kart Krämer Verlag, 1975.

Figura 2-55. Estudio calle-centro lineal.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Toulouse-Le Mirail. La naissance d’une ville nouvelle*. Stuttgart: Kart Krämer Verlag, 1975.

La *calle-centro* fue construida por primera vez en el barrio de *Bellefontaine*. Fue construida de manera aérea, es decir, sobre una plataforma elevada de 4.00 m respecto al suelo para recibir mobiliario urbano y estructuras ligeras, provisionales, desmontables o transformables, para actividades urbanas indefinibles, provisionales o temporales. La parte inferior de la plataforma fue destinada a albergar estacionamientos con acceso directo a las viviendas o a las áreas de servicio (Figura 2-56, Figura 2-57). Dicho equipamiento colectivo y mobiliario urbano están rodeados por los grandes bloques de viviendas colectivas, que agrupadas constituyen la espina dorsal de la vida urbana de la nueva ciudad. La *calle-centro* rodea a los edificios del complejo universitario y desemboca en la entrada sur de la Facultad de Letras.

Existe una disminución de la densidad urbana en un sentido decreciente a partir de la *calle-centro* que concentró los edificios de más alta densidad. En la periferia del conjunto se localizaron las viviendas individuales de baja densidad -villas patio-. Igualmente en la periferia se situaron pequeñas fábricas -industria verde- y talleres que ofrecieron una fuente de trabajo alternativa sobre todo a las mujeres para que pudieran trabajar cerca de su hogar.

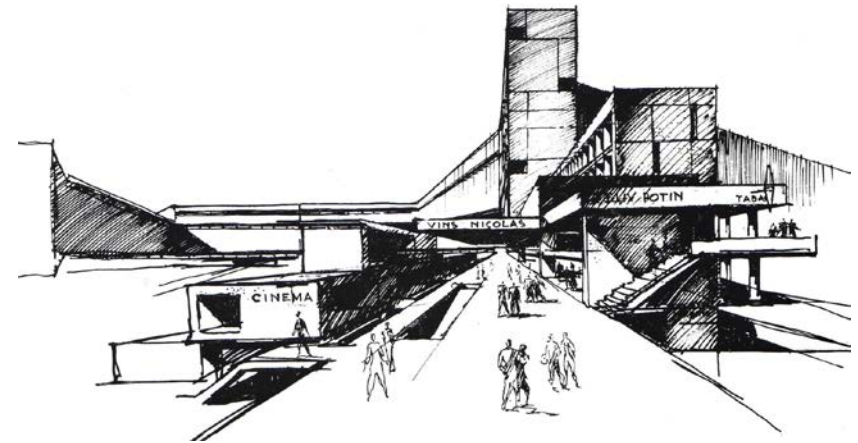
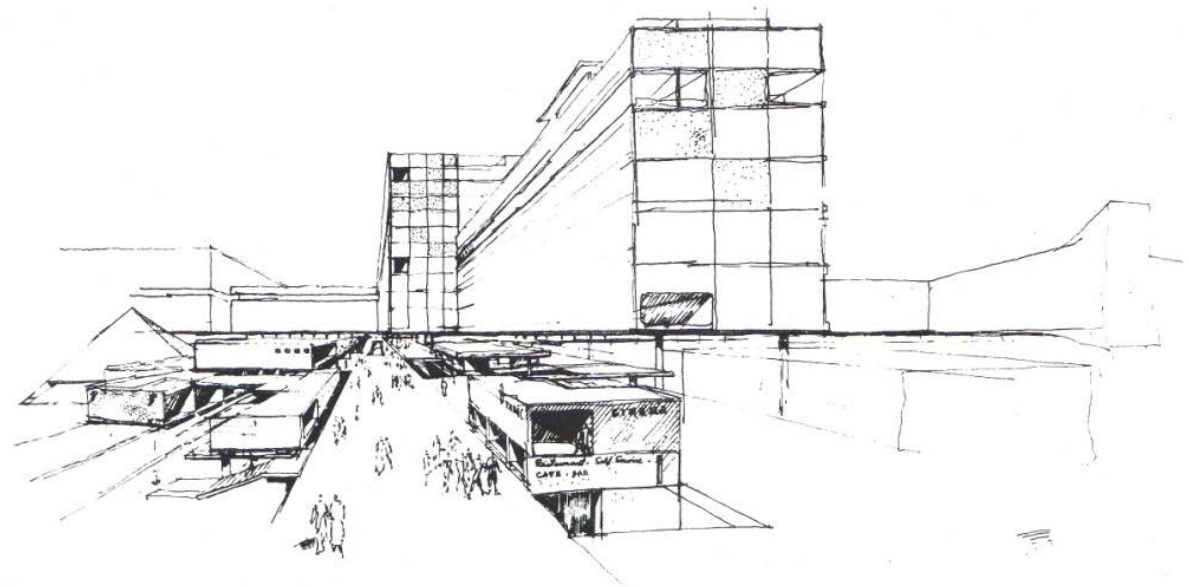


Figura 2-56. Estudio de plataforma principal. Calle-centro lineal.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Toulouse-Le Mirail. La naissance d'une ville nouvelle*. Stuttgart: Kart Krämer Verlag, 1975.

Figura 2-57. Estudio de plataforma principal. Calle-centro lineal.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Toulouse-Le Mirail. La naissance d'une ville nouvelle*. Stuttgart: Kart Krämer Verlag, 1975.



2.3.2.4 Megaestructuras horizontales: WEB

Los estudios del Equipo Candilis-Josic-Woods en búsqueda de nuevas formas de composición urbana derivaron en una megaestructura donde la vivienda y sus prolongamientos están articulados de una manera ininterrumpida con una tendencia horizontal o antimonumental. La megaestructura horizontal fue denominada **web** (red continua) por Shadrach Woods. Los Smithson la llamaron en inglés *mat-building*, en francés se denomina *Bâtiments-tapis* y *Antimonumentalisme de nappes*.

El proyecto de Berlín-Hauptstadt (1957-1958) de Alison & Peter Smithson anticipó los futuros proyectos del Equipo (Figura 2-58). Aportación personal de Shadrach Woods, el concepto *web* fue publicado en 1962 en la revista de origen finlandés *Le Carré Bleu*¹⁰⁰ como una importante manifestación teórica del Equipo *Candilis-Josic-Woods*.

El *web* podía tomar forma de trama y ser comunicado por un *stem*. Desaparece la noción de edificio para convertirse en un sitio urbano. El *web* puede considerarse un sistema altamente flexible en un mundo de gran movilidad. La movilidad considera los problemas de circulación automovilística y peatonal. La flexibilidad envuelve los problemas relacionados con el **cambio** y el **crecimiento**.

La *grille* modular fue válida para cualquier tipo de edificio. En 1962, uno de los primeros proyectos del Equipo en donde aparece el *web* fue en la ordenación del *Vallée de Belleville* (una estación de *ski* para 25000 personas), en la que se integró el *stem* con el *web*. Ese mismo año, la combinación fue aplicada también en el proyecto para la *Universidad de Bochum* en Rhur, Alemania (1962). En 1963, realizaron dos proyectos que plasmaron el concepto *web*: *La Ordenación del Centro de Fráncfort* y *La Universidad Libre de Berlín*.

2.3.2.4.1 Centro de Fráncfort (1963)

Este proyecto fue resultado del Concurso organizado para la reconstrucción del antiguo centro de Fráncfort demolido durante la guerra y ya restaurado años después (Figura 2-59). En

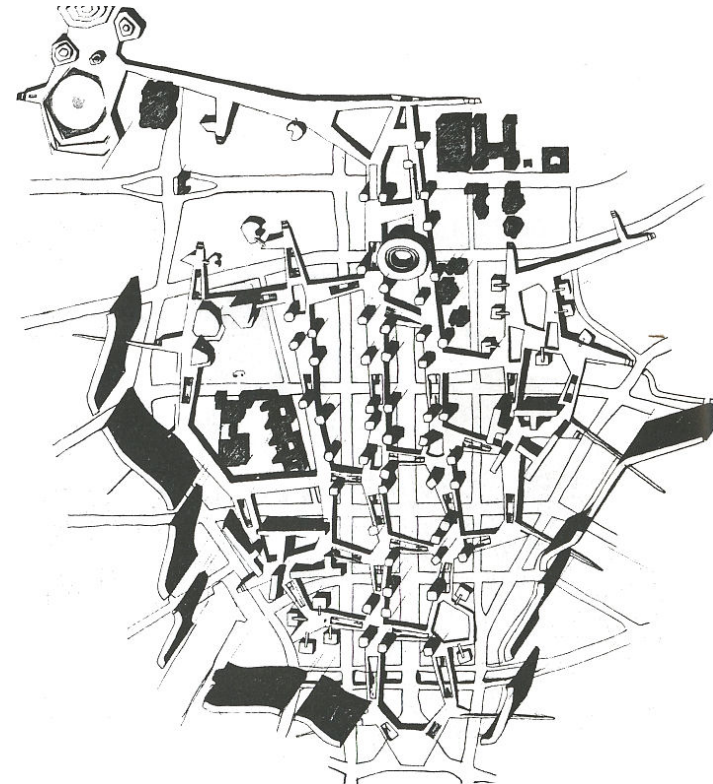


Figura 2-58. Proyecto Berlin-Hauptstadt, 1957 (Arquitectos Alison & Peter Smithson).
Fuente: Manual del TEAM 10. *Architectural Design*. 1962, diciembre.

¹⁰⁰ WOODS, Shadrach. Web. *Le Carré Bleu*. 1962, nº 3.

el concurso participaron arquitectos de Alemania del oeste y algunas Agencias de arquitectura extranjeras. El lugar de intervención estaba situado cerca de la Römerplatz, entre la catedral y el *Hôtel de Ville*. El principal propósito del proyecto fue asegurar la continuidad y recrear el espíritu de la ciudad medieval: *«Nous avons voulu recréer, sans le copier le même esprit qui existait»*¹⁰¹.

En este proyecto el *web* tomó forma de *grille*, una trama flexible que contenía una posibilidad de crecimiento y modificación siguiendo las necesidades impuestas. Una red continua de cuadrados en trama, fue analógicamente concebida como el equivalente contemporáneo del tejido urbano medieval destruido que tuvo como característica ser una trama cerrada y homogénea. La estructura en forma de trama fue justificada por los arquitectos el Equipo: *«Il faut loger une telle diversité d'activités que, si chacune devait être considérée séparément, le résultat serait chaotique»*¹⁰². La megaestructura agrupó una trama de cuadrados vacíos y llenos con la posibilidad de evolucionar: *«Ce n'est pas une structure à moitié vide mais un système à caractère flexible qui contient la possibilité de croître et de modifier»*¹⁰³.

El proyecto consistió de varios niveles conectados por módulos de distribución para la circulación horizontal y vertical. La circulación peatonal fue separada de la circulación de los automóviles. El cambio de nivel para peatones era por medio de rampas o escaleras mecánicas. Dos niveles subterráneos en el subsuelo tuvieron los equipamientos de servicio y los estacionamientos. La distancia entre ejes de la malla cuadrada fue de alrededor de 37 m. La medida fue obtenida del tejido urbano de la parte de la ciudad donde se emplazó el proyecto. Para conservar las proporciones y la armonía de la megaestructura todas las dimensiones fueron derivadas de la aplicación del Módulo de Le Corbusier (Figura 2-60).

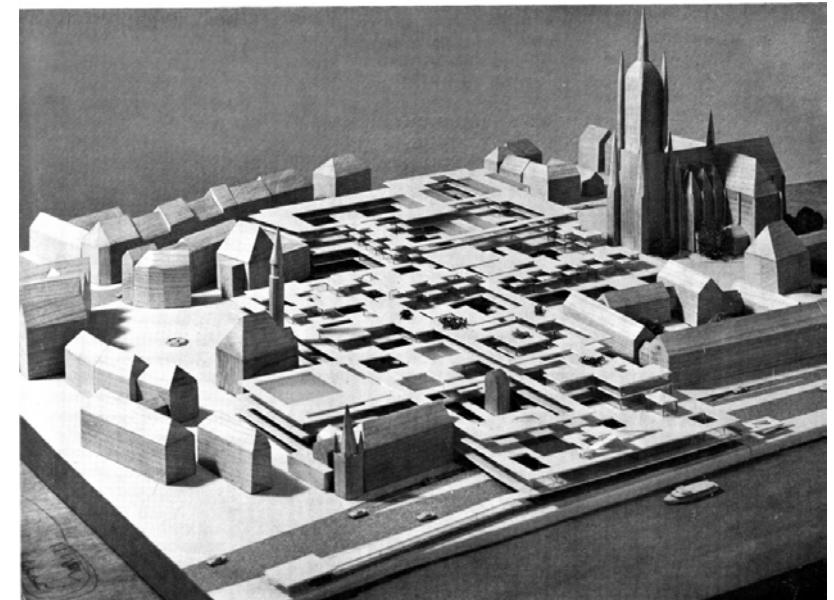
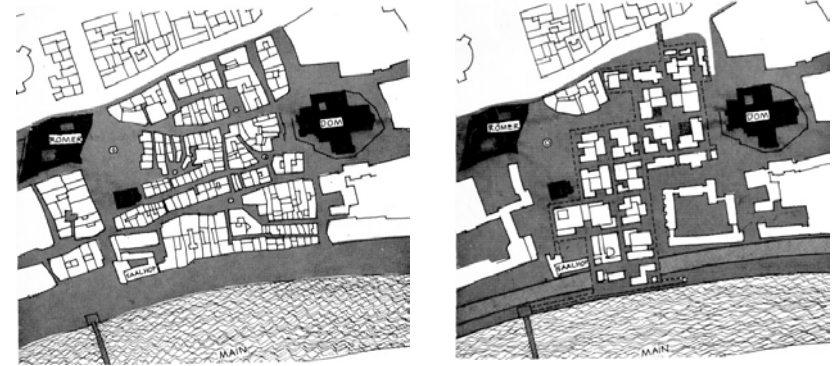


Figura 2-59. Centro de Fráncfort antes de la destrucción y la reestructuración en 1963.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

Figura 2-60. Maqueta de la ordenación del centro de Fráncfort, 1963.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

¹⁰¹ *«Quisimos recrear, sin copiar, el mismo espíritu que existía»*. Entrevista a Georges Candilis en 1994 publicada en: SOLOPOVA, Nathalya. *TEAM 10 et le Groupe Candilis, Josic et Woods*. Memoria de D.E.A. Projet architectural et urbain, École d'Architecture de Paris-Belleville, 1993.

¹⁰² *«Hace falta alojar una diversidad de actividades que, si cada una debiera ser considerada separadamente, el resultado sería caótico»*. Plan de Reconstruction du centre de Francfort. *Le Carré Bleu*. 1963, n° 3 y en CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Recherches d'architecture. L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964, juin-juillet, n° 115.

¹⁰³ *«No es una estructura medio vacía pero si un sistema de carácter flexible que contiene la posibilidad de crecer y modificarse»*. CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Recherches d'architecture. L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964, juin-juillet, n° 115.

Al interior de esta trama se concentró equipamiento diverso: museo, biblioteca, escuela de música y danza, sala de exposición, cines, restaurantes, oficinas, cabaret y viviendas. Los arquitectos pensaron que: *“Il faut faire de ces divers éléments, un tout, un organisme unique, contenant et desservant les différentes fonctions, tout en gardant une échelle valable, aussi bien pour le site que pour les usagers”*¹⁰⁴, *“La structure urbaine polyvalente, la mégastructure permettait de recevoir non seulement les activités imposées par le concours, mais également toutes les autres, non inscrites, que personne ne pouvait encore imaginer”*¹⁰⁵.

La megaestructura horizontal o *web* no debió abarcar solo las funciones y relaciones presente. Debíó tener en cuenta la evolución de las mismas y organizar el presente abriendo una puerta al futuro: *“Du centre de Francfort, il ne faut pas faire un musée. Il faut découvrir un système que permettre aux citoyens de créer leur milieu physique avec un maximum de facilités et de le faire évoluer, au fur et à mesure des besoins, pour correspondre à leur propre évolution. Il s’agit d’un système par lequel l’homme peut contrôler son environnement et y contribuer”*¹⁰⁶.

2.3.2.5 Proyectos de Universidades

El Equipo *Candilis-Josic-Woods* dedico estudios para solucionar los problemas del rol de la estructura arquitectónica y urbana de los complejos universitarios. Realizaron varios proyectos de Universidades, de los cuales, algunos son participaciones en Concursos. En todas las universidades concebidas siguieron las dos ideas fundamentales:

¹⁰⁴ *“Hace falta hacer de estos diversos elementos, un todo, un organismo único, conteniendo y comunicando las diferentes funciones, guardando una escala valida, tanto para el sitio como para los usuarios”*. Plan de Reconstruction du centre de Francfort. *Le Carré Bleu*, nº 3, 1963 y en CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. Recherches d’architecture. *L’Architecture d’Aujourd’hui*. 1964, juin-juillet, nº 115.

¹⁰⁵ *“La estructura urbana polivalente, la megaestructura permitiría recibir no solamente las actividades impuestas por el concurso, sino igualmente todas las otras, no inscrita, que nadie podía aun imaginar”*. CANDILIS, Georges. *Bâtir la vie: un architecte témoin de son temps*. Paris: Stock, 1977.

¹⁰⁶ *“Del centro de Francfort, no hace falta hacer un museo. Hace falta descubrir un sistema que permitir a los ciudadanos de crear su medio físico con un máximo de facilidades y hacerlo evolucionar, conforme a las necesidades, para corresponder a su propia evolución. Se trata de un sistema por el cual el hombre puede controlar su entorno y contribuir en él”*. CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. Recherches d’architecture. *L’Architecture d’Aujourd’hui*. 1964, juin-juillet, nº 115.

- *“L’ensemble universitaire devait être une structure urbaine, souple et évolutive, pour pouvoir s’intégrer à son environnement -lieu- et s’adapter aux changements – temps-. Et l’université devait être un quartier de la ville”*¹⁰⁷
- *“L’université-lieu doit avoir la possibilité de s’adapter aux conditions constamment changeantes et aux conditions constamment croissantes de l’enseignement supérieur”*¹⁰⁸.

Los arquitectos consideraron que no hay soluciones generales, cada caso tiene su solución específica. Hacía falta integrar la universidad en su entorno para que juntos formaran un todo. La manera de pensar es la misma, las expresiones cambian. Existió diversidad en las soluciones planteadas para cuatro proyectos de universidades: Bochum, Berlin, Zurich y Toulouse:

Bochum (1962)

«Il s’agissait de créer une nouvelle université entre la ville et le complexe industriel de la Ruhr. L’université devient passage, une circulation entre la ville et le travail».

Berlin (1963)

«Il s’agissait de créer un complexe nouveau dans une zone résidentielle».

Zurich (1966)

«Un terrain très limité au centre de la ville réserve à l’université, comme un moment: nous avons préféré une structure indéfinie permettant des métamorphose futures».

Toulouse (1967)

*«La faculté des lettres devient un équipement dans une structure urbaine nouvelle de Toulouse-le Mirail, au même titre que les autres équipements formant un tout : maisons, jardins, lieux de rencontres et d’échanges, trafics»*¹⁰⁹

¹⁰⁷ *“El conjunto universitario debía ser una estructura urbana, flexible y evolutiva, para poder integrarse a su medio ambiente –lugar- y a los cambios –tiempo-. Y la universidad debe ser un barrio de la ciudad”*. Universités. Études et propositions. Fondo CANGE-A-4. Dossier 236 lfa 318/8. *Centre d’Archives d’architecture du XXe siècle de l’Institut français d’architecture*. .

¹⁰⁸ *“La universidad debe tener la posibilidad de adaptarse a las condiciones contantemente cambiantes y a las condiciones constantemente en crecimiento de la enseñanza superior”*. Toulouse. *L’Architecture Aujourd’hui*. 1968, avril-mai, nº 137.

¹⁰⁹ *“Bochum: Se trata de crear un complejo nuevo dentro de una zona residencial”. “Berlín: Se trata de crear una nueva universidad entre la ciudad y el complejo industrial de la Ruhr. La universidad se vuelve un pasaje, una circulación entre la ciudad y el trabajo”. “Zurich: Un terreno muy limitado al centro de la ciudad reservado para la universidad, como un momento: hemos preferido una estructura indefinida permitiendo metamorfosis futuras”*.

Las universidades debían favorecer los intercambios de información y facilitar las relaciones entre las diversas disciplinas. El concepto *web* se adaptó muy bien a todas estas ideas, por lo tanto, fue utilizado como un modelo que fue modificándose conforme se iban aplicando las mejoras resultantes de las reflexiones y estudios en cada uno de los proyectos. Además, de las universidades mencionadas anteriormente, el Equipo realizó las universidades de Madrid (1969), Bruselas (1970) y Lattaquie, Siria (1973).

2.3.2.5.1 Universidad de Bochum (1962)

Un concurso nacional en Alemania convocó el proyecto de una universidad para 10 mil estudiantes en la ciudad de Bochum. El terreno de 450 ha, se encontraba entre la ciudad y un barrio industrial. La parte del terreno más favorable para la instalación de la universidad presentaba un desnivel de 60 m en una longitud de 800 m. El concurso fue abierto a arquitectos nacionales y a algunas agencias extranjera, entre las cuales, el Equipo *Candilis-Josic-Woods* recibió un premio por su proyecto.

La idea principal del proyecto dependió de: *“La reconnaissance de l’université comme un lieu de rencontres et d’échanges entre les personnes -professeurs et étudiants- des différentes disciplines»*¹¹⁰. El proyecto retomó el camino existente entre la ciudad y la industria. Se procuró conservar los bosques y dejar el mayor espacio libre agrupando las facultades y las residencias de estudiantes en un conjunto muy denso. En esta ocasión los arquitectos aplicaron simultáneamente el concepto de *stem* y *web*. El *stem*, la calle funcionando como centro lineal, favorecería los intercambios y aseguraría la circulación y el entretenimiento. El *web* incorporó todas las facultades y las habitaciones de los estudiantes.

El plan de conjunto tiene como base una calle universitaria reservada a los peatones que comunica y contiene las diferentes funciones de la universidad. La calle permitiría una posibilidad de evolución y extensión (**Figura 2-61**). La calle está equipada de rampas y

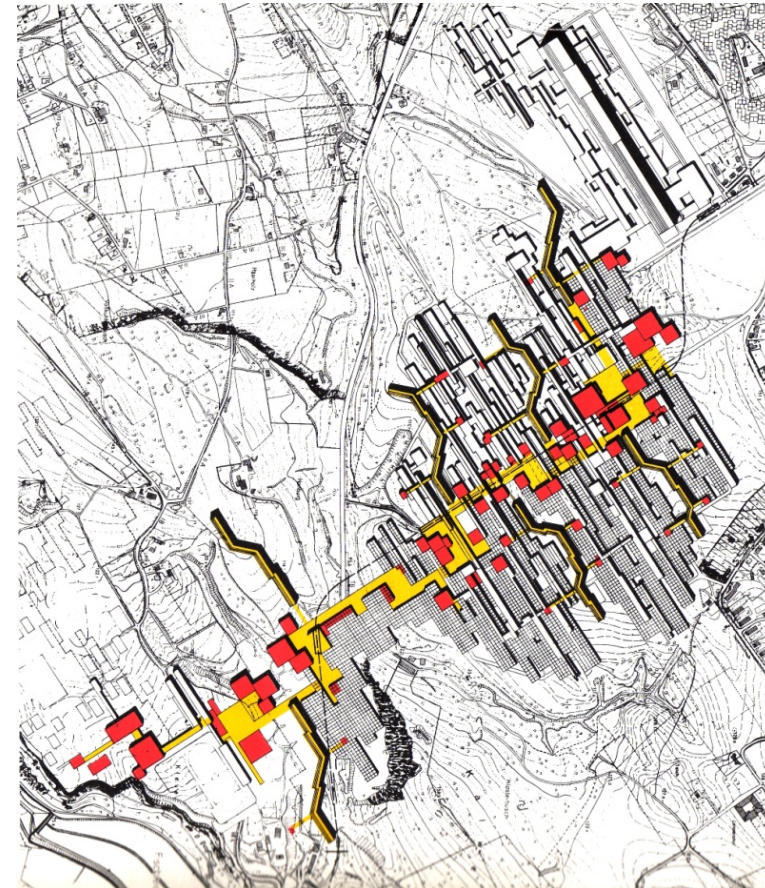


Figura 2-61. Planta de Conjunto Universidad de Bochum.

Red principal de peatones (amarillo), equipamiento común (rojo) y dependencias universitarias (gris).

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968

“Toulouse: La facultad de Letras se vuelve un equipamiento dentro de una estructura urbana nueva de Toulouse-le Mirail, al mismo título que los otros equipamientos formando un todo: viviendas, jardines, lugares de reencuentros y de intercambios, tránsito”. Toulouse. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1968, avril-mai, n° 137.

¹¹⁰ *“El reconocimiento de la universidad como un lugar de reencuentros e intercambios entre las personas – profesores y estudiantes- de diferentes disciplinas”.* CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Recherches d'architecture. L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964, juin-juillet, n° 115.

escaleras mecánicas para facilitar el desplazamiento de los peatones en la calle con una gran pendiente. Las facultades son edificios de uno o dos niveles. Los restaurantes y otros servicios comunes son distribuidos a lo largo de la calle universitaria. Las viviendas de estudiantes –alrededor de 3000 personas- se encuentran intercaladas entre las facultades. Los espacios deportivos fueron previstos al sudeste del conjunto. El conjunto de la universidad es comunicado por los automóviles y autobuses sin que estos obstruyan los espacios de circulación de los peatones.

2.3.2.5.2 Universidad libre de Berlín (1963)

Este proyecto fue elaborado para el concurso de la extensión de la **Universidad libre de Berlín**¹¹¹ prevista para 3600 estudiantes en un terreno de 12 ha localizado en un contexto ya edificado por diversos Institutos (**Figura 2-62**). En el concurso de carácter nacional en Alemania de oeste fueron invitadas varias agencias extranjeras. El Equipo Candilis-Josic-Woods obtuvo el primer premio. La propuesta está basada en la concepción de: “*un système qui servirait de base à l'organisation du milieu physique universitaire*”¹¹². Los arquitectos consideraron a la universidad como un lugar de reencuentros de los hombres y sus funciones. Las funciones de la universidad evolucionan constantemente, por lo tanto, no se trató de definir para cada una de las funciones de la universidad una forma individual conveniente, se trató de ofrecer una estructura apta para recibir un máximo de funciones diferentes y susceptibles de evolucionar.

Los arquitectos denominaron esta idea como **hiperfuncionalismo sin forma a priori**. Como consecuencia, la intención fue de procurar en una organización universitaria el máximo de lugares para los contactos e intercambios preservando la autonomía de cada función específica y sin instalar cada facultad en diferentes edificios. “*On propose une organisation polycentrique extensible qui pourra non seulement lier ce qui existe aujourd'hui, mais le*

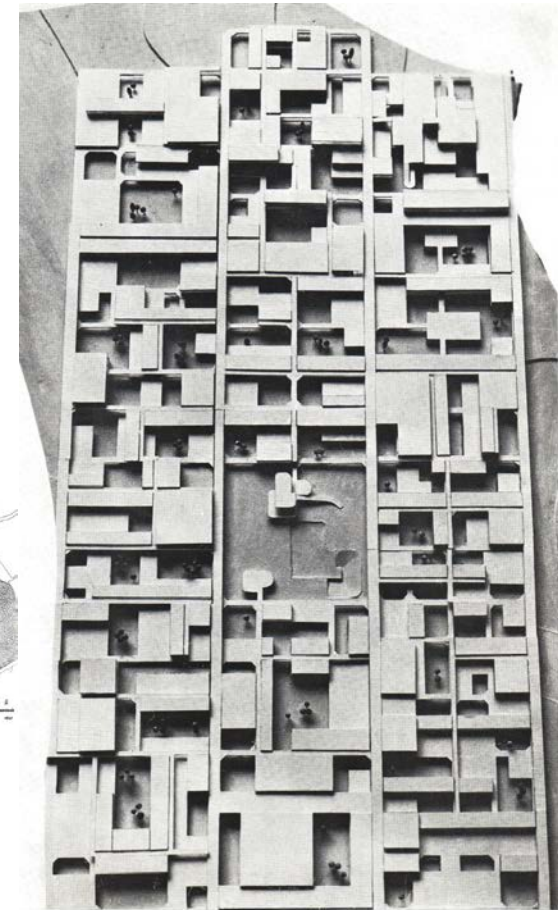
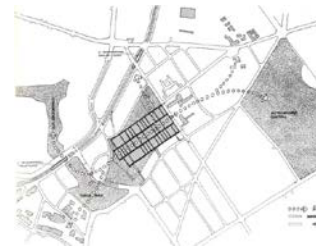


Figura 2-62. Plano de situación de la Universidad libre de Berlín.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

Figura 2-63. Maqueta de la Universidad libre de Berlín, 1963.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

¹¹¹ Université libre de Berlin. *Le Carré bleu*. 1964, n° 1.

¹¹² «*Un sistema que serviría de base a la organización de medio físico universitario*». CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Recherches d'architecture. L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964, juin-juillet, n° 115.

*dépasser et le remplacer par une structure qui permettra le développement de points de gravité à n'importe quel endroit et à n'importe quel moment»*¹¹³. El resultado fue un gran megaestructura horizontal o *web* de forma rectangular, compuesta de una trama cuadrícula que sigue direcciones ortogonales. El volumen es una composición de espacios plenos y vacíos dispuestos de manera irregular según las necesidades de la universidad. Los espacios no cubiertos o vacíos –aproximadamente el 50%- fueron destinados a los patios y jardines para funcionar como pulmones del edificio. Siguiendo la idea de un proyecto abierto en todos sus aspectos, los espacios vacíos son accesibles para todos (Figura 2-63).

El proyecto constó de 3 niveles: planta baja, primer piso y sótano. Varios puntos de actividad intensa se establecieron por consecuencia de la decisión de los usuarios. Los estacionamientos de automóviles -de manera externa a los edificios universitarios- fueron ubicados bajo plataformas cuya superficies superiores comportaban terrenos deportivos. En este proyecto, una vez más los arquitectos volvieron a utilizar el *Módulo* de Le Corbusier para calcular todas las dimensiones. En el sistema *web* las facultades estarían concentradas. Sus fronteras no fueron acentuadas con ningún tipo de borde físico ni por ningún elemento e identidad, en beneficio de la continuidad espacial. La megaestructura del *web* estuvo formada por una serie de calles para peatones. Las calles principales están orientadas noreste-suroeste, la distancia entre ellas es de 65 m, lo que equivale alrededor de un minuto de marcha. El sistema de calles conecta a las facultades, contiene y comunica todas las funciones generales y los lugares de contacto de la universidad como los anfiteatros, salas de conferencias y de exposición, bibliotecas y cafés. Las calles principales son unidas por calles perpendiculares de carácter secundario.

Las calles secundarias contienen las actividades especializadas de la enseñanza e investigación. Los lugares y funciones que necesitaron independencia y calma están alejados de las calles principales. La red de calles principales y secundarias permitiría la posibilidad de modificarse con el fin de ser utilizadas más eficazmente. Ninguna de las calles de ambos sentidos, tenía más importancia que otra, ni por su dimensión ni por su concentración de actividades. Esta falta de jerarquía de la estructura muestra la ausencia del concepto *stem*.

¹¹³ «Se propone una organización policéntrica prolongable que podrá no solamente unir eso que existe hoy, sino superar y remplazarlo por una estructura que permita el desarrollo de puntos de gravedad que no importa en qué sitio ni en qué momento». Universités, études et propositions. Fondo CANGE-A-4. Dossier 236 Ifa 318/8. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

2.3.2.6 Tramas direccionales

Unos de los estudios trascendentales del Equipo *Candilis-Josic-Woods* fue el de las **Tramas direccionales**¹¹⁴. La realización actual de centros de actividades urbanas (comerciales, pedagógicos, administrativos, artesanales) demandó la necesidad de adoptar una nueva actitud arquitectónica específica a su propia función. En efecto, los programas arquitectónicos establecidos que pretendieron ordenar las funciones y prever la evolución de este tipo de centros, fueron modificados constantemente y en muchos casos, el resultado fue completamente diferente al principio. Los arquitectos propusieron las *tramas* para evitar concepciones académicas: «*les programmes préétablis nous conduisent fatalement à une conception académique*»¹¹⁵. La utilización de las tramas aseguraba la disciplina y la unidad. Además, permitiría lograr realizaciones más libres, abiertas, espontáneas y variables. Las tramas podían servir para:

- Definir y localizar las superficies y las columnas integradas en el entorno inmediato.
- Determinar un sistema tecnológico, una posibilidad de industrialización, un ritmo modular, una prefabricación eficiente.
- Para distinguir lo que es obligatorio de lo que es susceptible de improvisación y de libre creación.
- Establecer una red de canalización que permita cambios internos (trama sanitaria).

La dimensión y la textura de las tramas son indeterminadas. Su elección depende de los resultados esperados, las funciones y las posibilidades técnicas. La utilización de las tramas en creaciones de lugares de actividades urbanas, puede extenderse a la definición y el agrupamiento de vivienda, a la posición y a la organización de redes carreteras y de espacios libres. A partir de esta idea, se consideró que la trama podría convertirse en el regulador de un medio urbano completo. Las tramas abren una nueva perspectiva de industrialización que no se dirige únicamente a la construcción de uno o varios edificios, si no a la construcción de conjuntos. Gracias a las tramas urbanas, las viviendas, tiendas, oficinas, escuelas, calles y

¹¹⁴ CANDILIS, Georges. Les trames directionnelles et leur utilisation. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1969, juin-juillet, n° 144.

¹¹⁵ «Los programas preestablecidos nos conducen faltamente a una concepción académica». Équipe Georges Candilis. Rue Commerciale, Barcarès Leucate. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. Número y fecha indefinidos.

plazas puede ser industrializados: "Les trames peuvent certainement être considérées comme un moyen d'atteindre la condition inévitable de demain: **L'industrialisation de l'Urbanisme**".

2.3.2.7 Ciudad policéntrica

Un diálogo entre Shadrach Woods y Roger Vaillant fue publicado en 1967 en la revista *L'Architecture d'Aujourd'hui* con el nombre *Retour à la sauvagerie*¹¹⁶. Woods intentó convencer a su interlocutor que la idea de un *centre-ville* ya no existía como elemento único, la ciudad consta de varios centros de actividad: "L'idée de centre dans la ville, moi, je n'y crois pas. Dans une grande ville, il n'y a pas de centre, il y a plusieurs centres"¹¹⁷. Woods rechazó el principio de *centre-ville* y promulgó el principio de **ciudad policéntrica**. Woods sostuvo que en la ciudad acontecen obligatoriamente multitud de actividades. La ciudad debe entenderse como el medio que las personas usan como intermediario de sus actividades.

La ciudad contemporánea consta de numerosos espacios activos que son lugares de intercambios y de trabajo repartidos en diferentes barrios confiriéndole su especificidad que lo dota de su propia producción. Estos barrios especializados son los puntos de encuentros de los individuos: «ils sont créés pour les activités des hommes que utilisent la ville. Ce sont des lieux où il y a une certaine intensité dans les rapports, dans les échanges entre les gens..., ce que fait qu'en de tels endroits il se passe quelque chose»¹¹⁸. No serán los arquitectos ni los urbanistas quienes se encarguen de diseñar el centro de una ciudad en un plano por decisión propia y demostrando su autoridad.

Como oposición al espacio activo existen en la ciudad espacios pasivos, los que Shadrach Woods llamó vacíos de la ciudad. Estos espacios pasivos son consecuencia de la monumentalidad. Como la ciudad es un medio concentrado, los vacíos de la ciudad deben estar dispuestos fuera de la ciudad: «Plus que modeste. La ville (par opposition à la

campagne), c'est un milieu concentré. Alors tout l'espace dans la ville doit être, je pense actif. L'espace passif, on peut se le permettre en dehors de la ville. Mais l'espace passif dans la ville, c'est un trou dans le tissu urbain (avec généralement un bouchon au bout). S'il y a trop d'espaces passifs, la ville n'est plus à l'échelle de l'homme à pied»¹¹⁹. Además sostuvo que el automóvil es contradictorio con la densidad urbana. Es adecuado para circular en los espacios pasivos que se encuentran fuera de la ciudad.

En el resto del artículo se expusieron los problemas de la ciudad enfatizando la idea que los problemas urbanos no resueltos han llevado a la sociedad de vuelta a una vida casi salvaje. Declaró que la solución al crecimiento de la ciudad mediante barrios suburbanos han generado que la sociedad viva aislada y encerrada en sus propias viviendas: «Si les gens se mettent à habiter hors des cités, dans de faubourgs que se prolongent à l'infini, il n'y a plus des citadins, de citoyens. Il n'y a plus de relations humaines qu'à l'intérieur de la famille»¹²⁰.

Al final de la conversación, se lanzó una crítica a los sociólogos urbanos que promulgan la idea de la unidades vecinales como si existiera un agrupamiento humano intermediario entre la vivienda y ciudad: «...Il y a le logis et il y a la ville. On ne peut pas édifier une ville en additionnant des logis pour faire une unité de voisinage, des unités de voisinage pour faire un quartier, et des quartiers pour faire la ville. Je ne vois aucun groupement intermédiaire entre la famille et la ville»¹²¹.

¹¹⁶ WOODS, Shadrach. Retour à la sauvagerie. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1967, juin-juillet, n° 132.

¹¹⁷ «La idea de centro de la ciudad, yo no la creo. En una gran ciudad, no hay centro, hay varios centros». WOODS, Shadrach. Retour à la sauvagerie. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1967, juin-juillet, n° 132.

¹¹⁸ «Fueron creados para las actividades de los hombres que utilizan la ciudad. Son lugares, donde hay cierta intensidad en las relaciones, en los intercambios entre las personas..., eso que hace que en alguno puntos pase cualquier cosa». WOODS, Shadrach. Retour à la sauvagerie. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1967, juin-juillet, n° 132.

¹¹⁹ «Más que modesta. La ciudad (por oposición al campo), es el medio concentrado. Entonces todo el espacio en la ciudad debe ser, yo pienso activo. El espacio pasivo, se puede permitir fuera de la ciudad. Pero el espacio pasivo en la ciudad, es un agujero en el tejido urbano (generalmente un tapón al final). Si hay demasiados espacios pasivos, la ciudad no tiene más la escala del hombre a pie». WOODS, Shadrach. Retour à la sauvagerie. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1967, juin-juillet, n° 132.

¹²⁰ «Si las personas se van a habitar fuera de la ciudades, en los suburbios que se prolongan al infinito, no hay más ciudadanos. No hay más relaciones humanas más que al interior de la familia». WOODS, Shadrach. Retour à la sauvagerie. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1967, juin-juillet, n° 132.

¹²¹ «...Hay la vivienda y hay la ciudad. No se puede edificar una ciudad sumando vivienda para hacer una unidad de vecindario, unidad de vecindario para hacer un barrio, y barrios para hacer un barrio, y barrios para hacer la ciudad. Yo no veo ninguna agrupación intermediaria entre la familia y la ciudad». WOODS, Shadrach. Retour à la sauvagerie. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1967, juin-juillet, n° 132.

2.4 DISCURSO DE ARQUITECTURA TURÍSTICA DE GEORGES CANDILIS

En 1969, después de su separación del Equipo *Candilis-Josic-Woods*, Georges Candilis comenzó individualmente una producción de textos respecto a la *arquitectura del ocio*. Mientras trabajaron juntos, Shadrach Woods y Alexis Josic se mantuvieron al margen de los trabajos que Georges Candilis realizó relacionados con la *arquitectura del ocio* y la ordenación turística. Se sabe que Woods rechazaba hablar del tema y Josic tenía su propia postura y realizó sus propias aportaciones al tema con la *Ordenación turística de Aveyron*¹²².

Georges Candilis escribió tres artículos y publicó un libro, en los cuales, dejó plasmado su pensamiento basado en sus experiencias de muchos años en la arquitectura del ocio y la ordenación turística. Sus escritos fueron posteriores a sus experiencias, lo que significa que Candilis creó un discurso basado en sus experiencias. En el *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture* existe una serie de textos que el arquitecto elaboró como esbozos de dichas publicaciones. En ellos se observan las correcciones a mano, así como los cambios hechos a los documentos finales.

En 1967, fueron publicados en *L'Architecture d'Aujourd'hui* dos artículos: *Vers une architecture du loisir*¹²³ y *Analyse critique de la place des loisirs dans l'architecture et l'urbanisme contemporains*¹²⁴. En 1973, fue publicado el libro *Recherche sur l'architecture de loisirs*¹²⁵. El libro muestra un análisis gráfico de sus proyectos y edificaciones destinadas al ocio y el turismo. El texto del libro fue sustentado con el contenido de los dos primeros artículos publicados anteriormente.

Años más tarde, en 1977, Candilis publicó una autobiografía con el título *Bâtir la vie: un architecte témoin de son temps*¹²⁶. En el capítulo 10, *Les loisirs du plus grand nombre*,

el arquitecto repitió el contenido de sus primeros artículos y agregó un breve discurso relacionado con el ocio de las masas haciendo referencia al trabajo efectuado en Languedoc-Roussillon. En su discurso de una *arquitectura del ocio* analizó la evolución de la esta actividad humana basándose en dos hechos:

- **La importancia y el rol del arquitecto en la evolución del ocio.**
- **La influencia de la civilización del ocio en la arquitectura.**

Las vacaciones pasivas se transformaron en vacaciones activas. Los deportes náuticos estuvieron al alcance de todos, debido a la introducción del material plástico para la construcción de barcos de *plaisance*, lo que los convirtió en artículos a bajo precio. Poco a poco las costas de Francia fueron invadidas por las masas. Se observó una transformación de las costas espontáneas y no organizadas. Fueron diseñados *ports de plaisance* para recibir las actividades náuticas, las playas se volvieron insuficientes, desbordadas y decadentes.

El éxodo de fin de semana hacia el campo y la huida anual de ciudadanos hacia los lugares de vacaciones pusieron en problema a las autoridades más que a sociólogos o urbanistas. El análisis resalta la importancia que han tomado el ocio en la sociedad: «*Les loisirs aujourd'hui touche le grand nombre, est soumis aux lois économiques, doit être organisé pour qu'il soit accessible à tous (souci d'économie). D'une phénomène de classe au XIXe siècle, il est devenu un phénomène de masse au XXe*»¹²⁷.

Candilis, sugirió una inmediata reordenación de las costas. Pensando que no solo debe actuarse en las costas si no en el espacio mismo en donde el ocio se manifieste: «*L'architecte doit être toujours présent. C'est à lui de penser, d'organiser, de participer à une nouvelle organisation des villes et de leurs environs*»¹²⁸.

¹²² JOSIC, Alexis. Aveyron, aménagement touristique. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1967, nº 132.

¹²³ CANDILIS, Georges. Vers une architecture du loisir. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1967, avril-mai, nº 131.

¹²⁴ CANDILIS, Georges. Analyse critique de la place des loisirs dans l'architecture et l'urbanisme contemporains.

L'Architecture d'Aujourd'hui. 1967, avril-mai, nº 131.

¹²⁵ CANDILIS, Georges. *Recherches sur l'architecture de loisirs*. Paris: Eyrolles, 1973.

¹²⁶ CANDILIS, Georges. *Bâtir la vie: un architecte témoin de son temps*. Paris: Stock, 1977.

¹²⁷ «Los loisirs hoy tocan a las masas, sumidos a las leyes económicas, deben ser organizados para que sean accesibles a todos (problema de la economía). De un fenómeno de clase en el siglo XIX, se ha vuelto un fenómeno de masas del siglo XX». Georges Candilis, documento no clasificado.

¹²⁸ «La arquitectura debe estar siempre presente. Le corresponde a ella pensar, organizar, participar en una nueva organización de ciudades y su entorno». CANDILIS, Georges. *Existe-t-il une architecture des loisirs?* Fondo CANGE-A-8. Dossier 236 IFA 314/14. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

2.4.1 ¿EXISTE UNA ARQUITECTURA DEL OCIO?

Con el título *Existe-t-il une architecture des loisirs?*¹²⁹ se publicó una entrevista en la que Georges Candilis afirmó en sus respuestas que el ocio se ha impregnado en la vida cotidiana transformando la concepción de la arquitectura, tanto que en un futuro formará parte esencial en la naturaleza de los equipamientos y en la construcción de la ciudad. Candilis, se refiere a una *arquitectura del ocio*, aparecida hacia poco tiempo y que en el futuro sufriría importantes cambios. Para enfrentar la situación, propuso no inventar una nueva arquitectura enfocada al ocio sino de incorporar la noción del ocio en las estructuras actuales: **La arquitectura del hábitat debía contener la noción de ocio al mismo título que contiene la noción vivir, trabajar, descansar, «Il s'agit de définir une architecture des loisirs qui corresponde aux besoins humains et qui s'insère dans les conditions de réalisation de l'habitat»**¹³⁰.

Cuando se le cuestionó cuales fueron las mayores dificultades de una *arquitectura del ocio*, respondió que la más grande dificultad permanente fue lograr el bajo costo en su edificación. Fue necesario trabajar en una solución al problema técnico-económico para que estuviera al alcance de las masas, aunque pareciera ilógico hablar de una *arquitectura del ocio* aun cuando el hábitat cotidiano no estaba resuelto. En relación a los materiales de construcción Candilis considero que era relevante saber cómo hacía falta construir las viviendas antes de definir cuales viviendas hacía falta construir. Si se utilizan materiales antiguos no es por gusto del carácter regional sino por una razón técnica.

Candilis creyó que la introducción de una nueva tecnología y de nuevos materiales era necesario y fatal, aunque nada impide utilizar igualmente de manera ingeniosa materiales del pasado que pueden dar también muy buenos resultados. Cuando se habla de materiales recientes o nuevos se piensa inmediatamente en materiales plásticos con los cuales se han construido viviendas satisfaciendo las necesidades del momento. La solución de la *arquitectura del ocio* no fue una cuestión solo de nuevas técnicas y de nuevos materiales sino un problema que involucra la cuestión regional: *«Il s'agit de découvrir l'expression que*

¹²⁹ CANDILIS, Georges. Existe-t-il une architecture des loisirs ? Fondo CANGE-A-8. Dossier 236 lfa 314/14. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

¹³⁰ «Se trata de definir una arquitectura de loisirs que corresponda a las necesidades humanas y que se integre a las condiciones de realización del hábitat». CANDILIS, Georges. Existe-t-il une architecture des loisirs?. Fondo CANGE-A-8. Dossier 236 lfa 314/14. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

*doit avoir chaque endroit, chaque région, en raison des particularités climatiques, géologiques, humaines et traduire ces particularités par une forme nouvelle. Il ne faut pas, à priori, imiter le passe»*¹³¹

2.4.2 HACIA UNA ARQUITECTURA DEL OCIO

En 1967, se publicó en la revista *L'Architecture d'Aujourd'hui* el artículo **Vers une architecture du loisir**¹³² de Georges Candilis. Al inicio, aparece una cita de Joffre Dumazedier, autor de **Vers une civilisation des loisirs**: *«Ainsi, depuis cent ans, les loisirs est né, a grandi, s'est valorise. Il est en pleine expansion. Il n'est pas un produit secondaire, mais central, de la civilisation actuelle. Le monde serait-il entré dans la civilisation du loisir? A* continuación, el texto manifestó que era el momento de que se admitiera que *«... le loisir des masses, du plus grand nombre, est en voie de devenir un phénomène crucial de la civilisation contemporaine»*¹³³. En el contenido existe una notable transcripción de las ideas de Joffre Dumazedier que demostraron por parte del arquitecto una consideración por la cultura de masas sobre todo en el campo del turismo. Candilis recomendó analizar a fondo el tema del ocio y sus diferencias entre las diversas actividades de la vida cotidiana para conocer su verdadero significado, contenido y el rol predominante y creciente en nuestra sociedad.

De igual manera, el arquitecto expuso que: *«Les loisirs fait partie de l'organisation de la société»*¹³⁴. En su momento, se vislumbró que la sociedad se dirigía a una época donde el tiempo correspondiente al trabajo del individuo será inferior al tiempo del ocio. No importando quién, todo el mundo tenía derecho al ocio. La vida moderna se había vuelto tan complicada, tan fatigante, tan confusa, que si el hombre no tenía la posibilidad de disfrutar del ocio,

¹³¹ «Se trata de descubrir la expresión que debe tener cada sitio, cada región, a causa de las particularidades climáticas, geológicas, humanas y traducir esas particularidades a una forma nueva. **No hace falta imitar el pasado»**. CANDILIS, Georges. Existe-t-il une architecture des loisirs? Fondo CANGE-A-8. Dossier 236 lfa 314/14. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

¹³² CANDILIS, Georges. Vers une architecture du loisir. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1967, avril-mai, n° 131.

¹³³ «Así, desde cien años, los loisirs nacieron, crecieron, se valorizaron. Están en plena expansión. no es un producto secundario, sino central, de la civilización actual. El mundo habrá entrado en la civilización de loisir?», «... el loisir de masas, del más grande número, está en via de convertirse un fenómeno crucial de la civilización contemporánea». DUMAZEDIER, Joffre. *Vers une civilisation des loisirs?*. Paris: Éditions du Seuil, 1962.

¹³⁴ «Los loisirs forman parte de la organización de la sociedad». Georges Candilis, documento no clasificado.

entonces se encontraría en desequilibrio: “*Les loisirs permettront à l’homme de retrouver son équilibre perdu*”¹³⁵.

Candilis, analizo al ocio bajo diversos aspectos fundamentales: **ocio-tiempo, ocio-actividad y ocio-estado**. El tiempo libre es considerado como la manera en que cada individuo ocupa su tiempo. Los *loisirs* son la consecuencia del tiempo libre, las actividades de los *loisirs* son diferentes a aquellas reconocidas como necesarias y obligatorias. La noción ocio-estado reclamó una nueva actitud espiritual y social, una nueva manera de pensar, vivir y una cultura nueva. A través de las tres disposiciones del ocio: **tiempo, actividad y estado**, se puede desprender un denominador común: la capacidad de elección del hombre. El hombre inconsciente o conscientemente elige sus *loisirs* para restablecer un equilibrio mental y físico, aspectos deteriorados por las tensiones resultantes de las actividades obligatorias de la vida cotidiana, de su trabajo, de la confusión y la fatiga, consecuencias de la densificación excesiva en su medio urbano.

En el artículo se aludió a las tres funciones mayores de los *loisirs* mencionadas anteriormente por Joffre Dumazedier en su obra *Vers une civilisation des loisirs*¹³⁶: **Reposo, Diversión y Desarrollo**. Cada una cumple un objetivo propio. El reposo libera al hombre de la fatiga y la diversión del aburrimiento. El desarrollo libera al hombre de los aspectos de conformismo y automatismo del pensamiento y las acciones cotidianas y ayuda al florecimiento de la personalidad. Estas tres funciones son solidarias, coexisten en grados variables, para todas las situaciones y para todos los seres.

Según Candilis “*On ne peut pas isoler le problème des loisirs du concept du milieu de la vie de l’homme*”¹³⁷, puesto que los *loisirs* se manifiestan permanentemente, se entrelazan con las otras actividades del hombre y en algunas ocasiones las dominan. La presencia permanente, ininterrumpida, diversificada y creciente de los *loisirs* en la vida del hombre, impregnan y transforman la concepción misma del **arte de construir**. Existen tres tipos de *loisirs* de acuerdo al lugar que ocupan en la vida de los hombres:

1. Ocio cotidiano-urbano
2. Ocio semanal-suburbano
3. Ocio estacional-regional

2.4.2.1 Ocio cotidiano-urbano

El ocio cotidiano-urbano se relaciona directamente con la concepción del hábitat. Generalmente los *loisirs* fueron vistos como un elemento suplementario, aditivo o simplemente algo secundario en la vida del hombre. En los años 1930, los CIAM mencionaron la relación de la vivienda y el ocio: “*Le logis était vu indépendamment de l’habitat et le loisir comme un prolongement du logis*”¹³⁸. Georges Candilis sugirió no ver al ocio como algo ajeno puesto que dificulta el desarrollo del concepto de hábitat: “*L’acceptation de l’importance primordiale du loisir dans la vie quotidienne, sa présence permanente et généralise, doit bouleverser la conception de l’habitat de demain*”¹³⁹.

El arquitecto realizó una crítica a la *Carta de Atenas*, la cual, descarto totalmente la noción de ocio. La definición de las cuatro funciones base del urbanismo: hábitat, circular, trabajar, cultivar (cuerpo y espíritu) orientaron a la arquitectura y al urbanismo de posguerra hacia un formalismo anticientífico, antisicológico y antisocial.

2.4.2.2 Ocio semanal-suburbano

El ocio semanal-suburbano repercute directamente en la organización de los sitios alrededor de las ciudades. Los *loisirs* de fin de semana aportan una ruptura en el ritmo de vida cotidiano, actúan como un elemento reparador, aseguran el equilibrio necesario entre el

¹³⁵ «Los *loisirs* permitieron al hombre encontrar su equilibrio perdido». CANDILIS, Georges. Existe-t-il une architecture des loisirs? Fondo CANGE-A-8. Dossier 236 Ifa 314/14. Centre d’Archives d’architecture du XXe siècle de l’Institut français d’architecture.

¹³⁶ DUMAZEDIER, Joffre. *Vers une civilisation des loisirs*?. Paris: Éditions du Seuil, 1962.

¹³⁷ “No podemos aislar el problema de *loisirs* del concepto del medio de la vida del hombre» CANDILIS, Georges. *Vers une architecture du loisir. L’Architecture d’Aujourd’hui*. 1967, avril-mai, n° 131.

¹³⁸ “La vivienda era vista independiente del hábitat y el *loisir* como un prolongamiento de la vivienda». CANDILIS, Georges. Analyse critique de la place des loisirs dans l’architecture et l’urbanisme contemporains. *L’Architecture d’Aujourd’hui*. 1967, avril-mai, n° 131.

¹³⁹ “La aceptación de la importancia primordial del *loisir* en la vida cotidiana, su presencia permanente y generalizada, debe transformar la concepción del hábitat del mañana”. CANDILIS, Georges. Analyse critique de la place des loisirs dans l’architecture et l’urbanisme contemporains. *L’Architecture d’Aujourd’hui*. 1967, avril-mai, n° 131.

trabajo, el reposo y la diversión. El éxodo masivo de fin de semana hacia el campo impacta la organización urbana.

A los tres establecimientos humanos en el territorio promulgados por Le Corbusier: 1) la ciudad radiocéntrica de los intercambios; 2) la agrupación lineal industrial y; 3) la unidad de explotación agrícola, Candilis sugirió que hacía falta adjuntar un cuarto establecimiento: **el lugar organizado para el ocio de las masas**. Así, las grandes áreas donde predomina la naturaleza serían abiertas a los hombres para aportar actividades alternativas como parques de cultura, juegos y deportes: «*Les régions aptes aux loisirs doivent recevoir des équipements pour permettre à l'homme la relation ville-campagne - campagne-ville*»¹⁴⁰. A esta escala, el problema exigió una nueva actitud arquitectónica, liberada de la noción del hábitat urbano y del hábitat folclórico, por lo que se propuso: «*Une architecture qui s'intègre à la nature et qui exprime son but et sa fonction: servir l'homme*»¹⁴¹.

2.4.2.3 Ocio estacional-regional

El ocio estacional-regional interfiere con la arquitectura de vacaciones. El turismo mantuvo por mucho tiempo su carácter original hasta las vacaciones pagadas (1936 en Francia) que provocaron un profundo cambio de escala. Las masas adquirieron el derecho a las vacaciones y por consecuencia los sitios turísticos fueron degradados, saturados e invadidos. La palabra turismo se volvió un concepto peyorativo.

El turismo del siglo XIX, elitista y excluyente tuvo que ceder su lugar al ocio estacional a escala masiva de la segunda mitad del siglo XX. Lo que conllevó a la búsqueda de soluciones arquitectónicas y urbanas que respondieran a esta nueva situación. Como sugerencia de un cambio Candilis introdujo su famosa y repetida frase: «**Un problème nouveau exige une architecture nouvelle. La diversité de sites et des activités exige également une diversité architecturale, pour que s'épanouisse un nouveau milieu**

¹⁴⁰ «Las regiones aptas a los loisirs deben recibir equipamiento para permitir al hombre la relación ciudad-campo – campo-ciudad». CANDILIS, Georges. Existe-t-il une architecture des loisirs?. Fondo CANGE-A-8. Dossier 236 lfa 314/14. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

¹⁴¹ «Una arquitectura que se integre a la naturaleza y que expresa su objetivo y su función: servir al hombre». CANDILIS, Georges. Analyse critique de la place des loisirs dans l'architecture et l'urbanisme contemporains. L'Architecture d'Aujourd'hui. 1967, avril-mai, nº 131.

humain, en harmonie avec les merveilleux éléments offerts par la nature: montagne, vallée, forêt, mer, soleil, neige, eau... »¹⁴².

2.4.3 OCIO DE LAS MASAS

«El ocio cotidiano, el ocio de fin de semana, el ocio de vacaciones, están presentes en la evolución de la arquitectura y a veces la dirigen"...una auténtica arquitectura del ocio de masas, ligada a las vacaciones junto al mar, una arquitectura que reclama una expresión más joven, mas nueva, y más justa»¹⁴³.

En 1977, Georges Candilis publicó el libro **Bâtir la vie: un architecte témoin de son temps**¹⁴⁴, en el que hace un recuento de su vida y sus experiencias en el campo de la arquitectura y el urbanismo. El capítulo 10 del libro está dedicado al tema del ocio de las masas: **Les loisirs du plus grand nombre**. El término se adaptó a las necesidades de la Ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon y a la concepción de la estación turística de Port Leucate-Le Barcarès. En relación a su trabajo en Leucate-Barcarès afirmo: «*J'ai choisi de créer l'habitat de vacances le plus simple et le plus économique possible, afin qu'il soit ouvert à tous et pas seulement aux privilégiés. Je n'ai pas imposé de style, mais une discipline: cette simplicité y cette économie*»¹⁴⁵. Candilis reveló haber sido objeto de críticas por hacer una arquitectura para los pobres. Él se defendió diciendo que la simplicidad y la economía no tienen que ver con la pobreza, es una disposición puramente moral. Puesto que, sabiendo que numerosas familias no tiene aún una vivienda principal, permanente y decente, que en ocasiones viven en condiciones inaceptables, es totalmente inmoral hacerlos impresionar con alojamientos costosos y elegantes. No puede impedirseles el gozar de su derecho a las vacaciones solo por el hecho de hacer una arquitectura que no esté a su

¹⁴² «Un problema nuevo exige una arquitectura nueva. La diversidad de sitios y de actividades exige igualmente una diversidad arquitectónica, para que florezca un nuevo medio humano, en armonía con los maravillosos elementos ofrecidos por la naturaleza: montaña, valle, bosque, mar, sol, nieve, agua... ». CANDILIS, Georges. Analyse critique de la place des loisirs dans l'architecture et l'urbanisme contemporains. L'Architecture d'Aujourd'hui. 1967, avril-mai, nº 131.

¹⁴³ CANDILIS, Georges. Recherches sur l'architecture de loisirs. Paris: Eyrolles, 1973.

¹⁴⁴ CANDILIS, Georges. Bâtir la vie: un architecte témoin de son temps. Paris: Stock, 1977.

¹⁴⁵ «Decidí crear el hábitat de vacaciones el más simple y el más económico posible, a fin de que sea abierto a todos y no solamente a los privilegiados. No impuse un estilo, sino una disciplina: simplicidad y economía». CANDILIS, Georges. Les loisirs du plus grand nombre en Bâtir la vie: un architecte témoin de son temps. Paris, Stock, 1977.

alcance. En este capítulo, también expuso la importancia del espacio público y el equipamiento urbano como soportes de las actividades de ocio. Refiriéndose a las ciudades griegas de la antigüedad, recuerda el ágora, la plaza pública destinada a las asambleas políticas y otras actividades urbanas. En cuanto a las viviendas no representaron más que el complemento de la vida: *«Elles étaient simples et modestes parce que l'essentiel de l'activité humaine se situait à l'extérieur, dans les lieux publics»*¹⁴⁶. Esta idea fue retomada para la concepción de la estación turística de Leucate-Barcarès.

En Leucate-Barcarès las residencias no fueron lo más importante, su función es servir simplemente para pasar la noche, por lo tanto, debían ser simples y modestas, apoyando la supremacía del equipamiento: *«L'essentiel représentait l'équipement général, les centres publics et collectifs, les lieux de distraction, de danse, de jeu, de spectacle et de sport»*¹⁴⁷. Aun siendo el equipamiento y el espacio público lo más importante de la estación, el arquitecto declaró que nunca tuvo la intención de hacer la diferencia entre un lugar donde se distrae y una ciudad que se habita. Se pretendió generar una simbiosis entre el ocio y la vida diaria en la región.

Por último, manifestó que es impensable creer que hay un solo estereotipo de *arquitectura del ocio*. Por simple observación se demuestra que los gustos, las preferencias y las necesidades de la gente durante sus vacaciones son muy diferentes. Los que viven solos todo el año, ya sea por su trabajo, su lugar de residencia o por su edad, intenta durante las vacaciones agruparse, animarse y realizar actividades colectivas. Contrariamente, aquellos que son afectados y fatigados por el exceso de trabajo, preferiblemente persiguen aislamiento, reposo y la calma que les puede otorgar la naturaleza. Cada caso debe tener su propia expresión que depende del objetivo, del sitio o de los medios. Esta diversidad debe permitir a la gente elegir el espacio donde llevar a cabo las actividades de ocio en su tiempo libre.

¹⁴⁶ «Eran simples y modestas porque lo esencial de la actividad humana se situaba al exterior, en los lugares públicos». CANDILIS, Georges. *Les loisirs du plus grand nombre en Bâtir la vie: un architecte témoin de son temps*. Paris, Stock, 1977.

¹⁴⁷ «Lo esencial representaba el equipamiento general, los centros públicos y colectivos, los lugares de distracción, de baile, de juego, de espectáculo y de deporte». CANDILIS, Georges. *Les loisirs du plus grand nombre en Bâtir la vie: un architecte témoin de son temps*. Paris, Stock, 1977.

2.4.4 PROYECTOS DE ORDENACIÓN TURÍSTICA

El trabajo más destacado del Equipo *Candilis-Josic-Woods* en el campo del turismo y ocio fue el proyecto para el concurso de la ordenación de la estación del *Vallée des Belleville* (1962). Tras la separación del Equipo, Georges Candilis realizó a título personal diversos proyectos de ordenación turística para ciudades del Medio Oriente, América y África (Doha, Dubai, Caracas), complejos turísticos, hoteles en estaciones turísticas localizadas en la costa o en la montaña (**Figura 2-64**, **Figura 2-65**, **Figura 2-66**, **Figura 2-67**, **Figura 2-70**) y las ordenaciones de los *port de Plaisance* de Deauville (1969-1971), La Madrague en Sainte-Maxime (1969), Saint-Raphaël (1967-1971) (**Figura 2-68**, **Figura 2-69**) y La Baule en Pornichet (1968). Todas las ordenaciones de puerto fueron solicitudes de inversionistas privados. Contrariamente, la ordenación turística de la costa sudeste, en el cantón de Bonifacio en Córcega (1970), formó parte de una política pública de desarrollo económico de los territorios rurales de la isla.

Para sus concebir sus trabajos en el campo de la *ordenación turística y la arquitectura del ocio*, de manera general Georges Candilis retomó los principios y conceptos formulados en colaboración con Josic y Wood para la solución del problema del hábitat y la producción de la ciudad. En la concepción de los *ports de plaisance*, George Candilis adaptó los conceptos de la megaestructura horizontal o *web* y clúster de manera que respondieran a las necesidades geográficas del mismo modo que a las necesidades del usuario, sin olvidar los intereses propios de los inversionistas: *«Chaque lieu, chaque côte, doit avoir sa propre solution de port de plaisance, qui s'adapte aux milieux climatiques et physiques de l'endroit et à la clientèle qui les utilisera»*¹⁴⁸.

¹⁴⁸ «Cada lugar, cada costa, debe tener su propia solución de port de plaisance, que se adapta a los medios climáticos y físicos de los lugares y a los usuarios». CANDILIS, Georges. *Avant-projets pour deux ports de plaisance. L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964, février-mars, n°112.

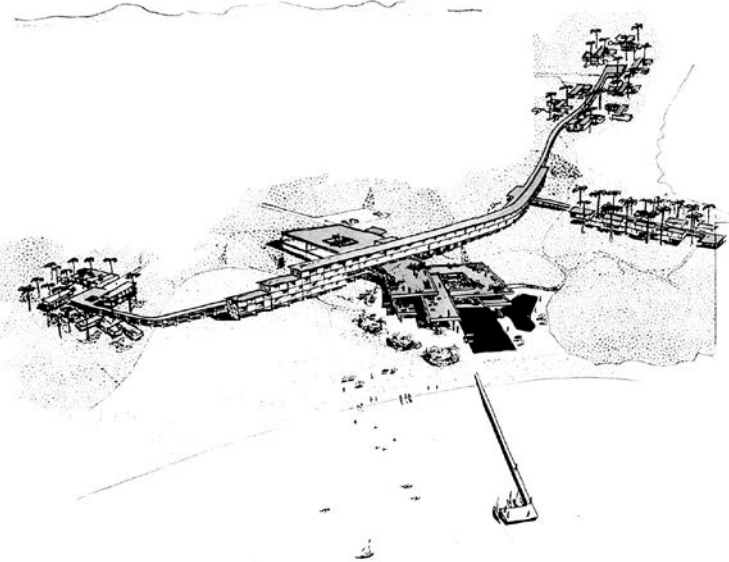


Figura 2-64. Conjunto hotelero. Deshaies, Guadalupe, 1960-1963.

Fuente: Fondo CANGE-I-60-03. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

Figura 2-65. Hotel en Djibouti, África, 1963-1965.

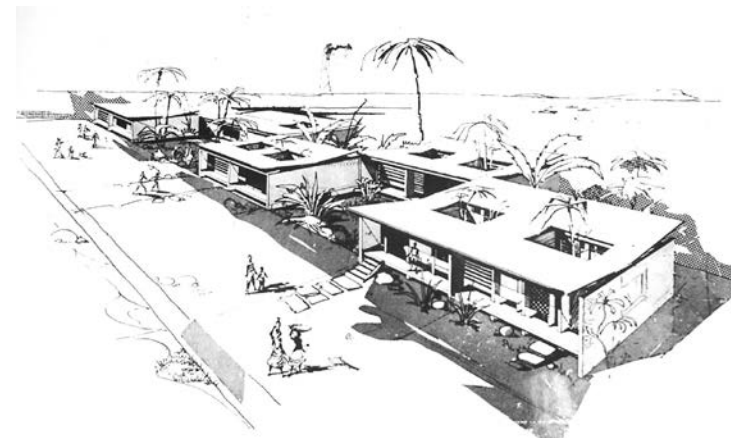
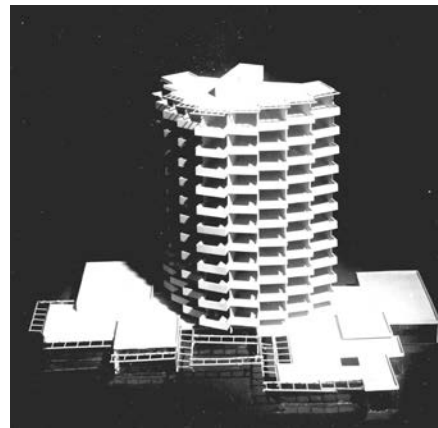
Fuente: Fondo CANGE-I-63-07. Dossier 236 IFA 376/02. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

Figura 2-66. Hotel Nouméa, Nueva Caledonia, 1961-1964.

Fuente: Fondo CANGE-I-60-05. Dossier 236 IFA 108. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

Figura 2-67. Vivienda tipo. Deshaies, Guadalupe.

Fuente: Fondo CANGE-I-60-03. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*



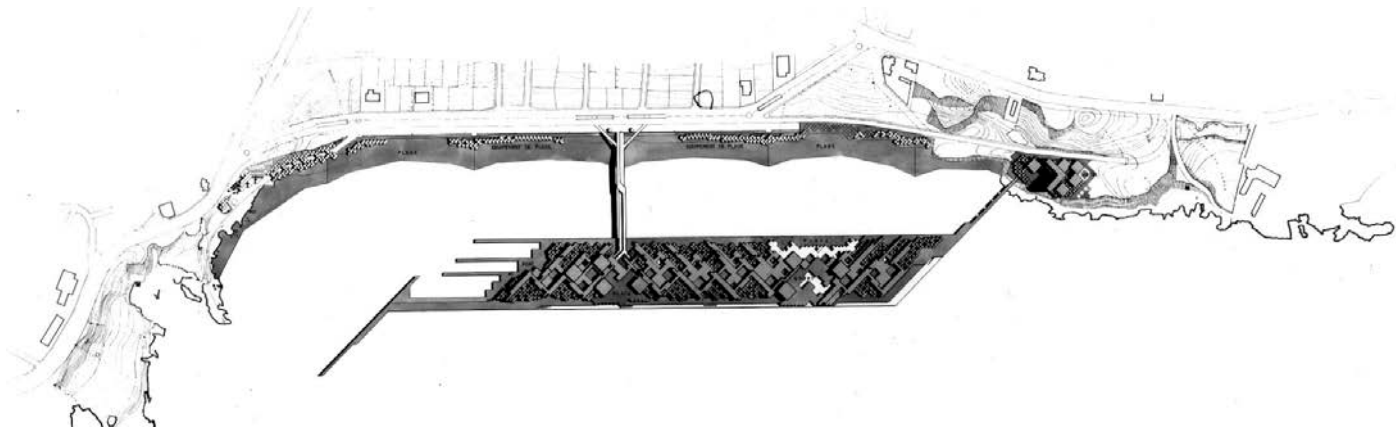
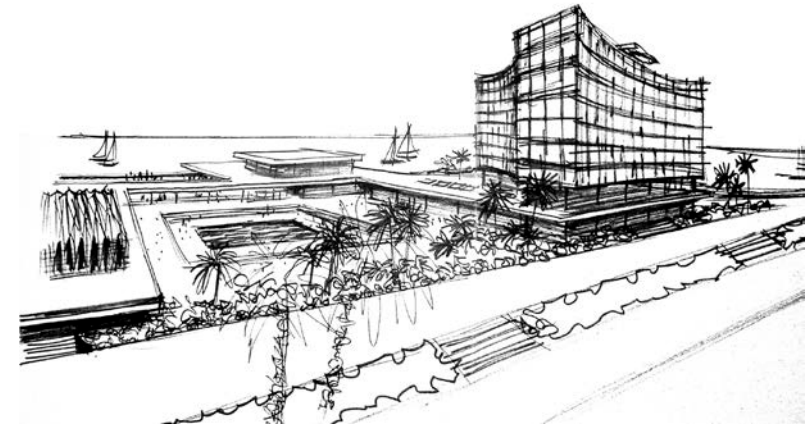


Figura 2-68. Hotel. Ordenación del *port de plaisance*. Saint-Raphaël, Francia, 1967-1971.

Fuente: Fondo CANGE-I-67-5. Dossier 236 IFA 404/01. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

Figura 2-69. Hotel. Ordenación del *port de plaisance*. Saint-Raphaël, Francia, 1967-1971.

Fuente: Fondo CANGE-I-67-5. Dossier 236 IFA 404/01. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

Figura 2-70. Esquema sobre una trama de referencia a 45°. Ordenación de la playa al sur de la ciudad de Beirut, Líbano.

Fuente: Fondo CANGE-I-ND-01. Dossier 236 IFA 26/03. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

2.4.4.1 Ordenación de la estación de invierno Vallée des Belleville (1962)

En 1962, fue lanzado el concurso nacional de la conversión de la *Vallée de Belleville* en una estación de ski para 25,000 usuarios con tres principales sitios a lo largo de la Vallée: *Les Menuires*, *Roberty* y *Val Thorens*. En esta ocasión, el Equipo *Candilis-Josic-Woods* se asoció con la arquitecta Charlotte Perriand y el ingeniero Jean Prouvé. El proyecto fue ganador del segundo premio. Se puede decir que es el único proyecto del Equipo para ocio en la montaña, el cual, represento la primera tentativa del equipo de proponer una **estructura lúdica continua en un medio natural sensible**. El *stem* y clúster se manifestaron conjuntamente en este proyecto. El proyecto fue concebido con el rechazo al automóvil. Se propuso un sistema de flujo colectivo de personas para unir los cuatro sitios de alojamiento, un centro administrativo y locales de ocio que se localizan dispuestos en el Valle (**Figura 2-71**). Partiendo de la estación de tren de Moutiers -situada a 25 km- se propuso un monorriel suspendido (sistema SAFEGE) para organizar y conectar los diferentes puntos en el territorio. Cada estación de montaña tiene una parada del monorriel conectada a una calle interior que sigue la pendiente natural y está formada por una red de rampas, escaleras mecánicas y ascensores que llevan a los esquiadores hasta su alojamiento.

Una segunda red de montacargas verticales e inclinados asegura la distribución de mercancías y maletas. Algunos apartamentos y una parte de los hoteles están agrupados en estructuras de 6 a 8 niveles, otros están colocados sobre la pendiente de la montaña en un edificio continuo de un solo nivel. El acceso principal a las viviendas se efectúa por la calle inclinada y mecanizada (escaleras o rampas mecánicas) que conecta los diferentes niveles por la parte donde se sitúan los comercios y las actividades culturales y sociales. El proyecto fue concebido mediante células prefabricadas, dispuestas a lo largo de las curvas de nivel y orientadas hacia al paisaje. La arquitecta Charlotte Perriand aportó a la arquitectura de la estación la idea de la escala humana y emocional en el momento que la arquitectura se densifica en relación a los elementos naturales, el sol, la nieve y el deporte. La estructura deportiva que dio lugar al concepto de ecología parece estar al servicio de una causa: el ocio para todos. La ausencia de vehículos individuales tuvo el fin de afirmar el carácter colectivo de la estructura continua (**Figura 2-72**).

Finalmente, el proyecto fue rechazado precisamente porque la idea de una ordenación lineal -en donde un *tige* une a cada uno de los grupos de ocio- estaba desfasada para la época donde el automóvil individual estaba ya arraigado en las prácticas sociales y económicas.

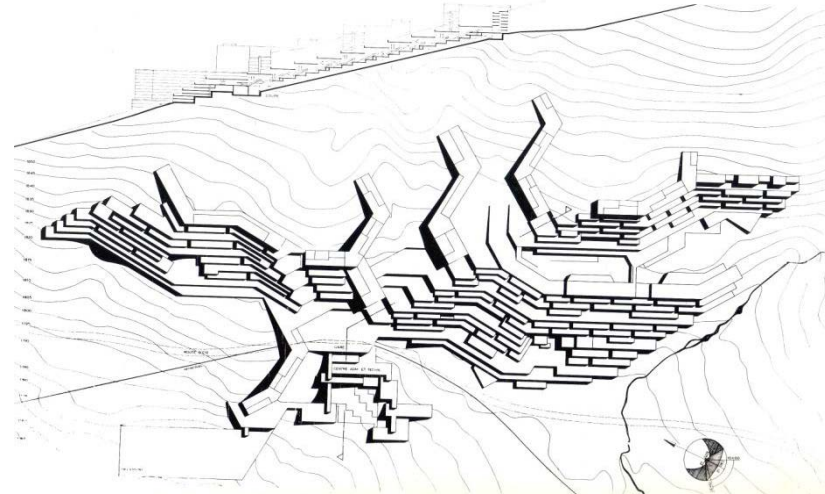
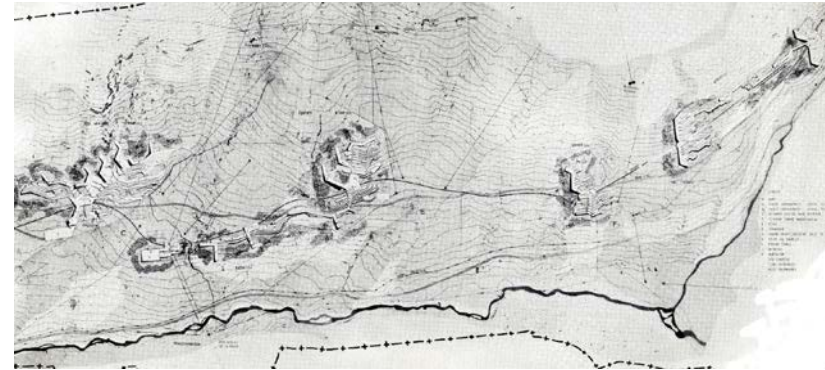


Figura 2-71. Planta de conjunto de la Ordenación de la estación de invierno de Vallées des Belleville, Francia, 1962.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

Figura 2-72. Grupo de ocio de la Ordenación de la estación de invierno de Vallées des Belleville, Francia, 1962.

Fuente: CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. *Une décennie d'architecture et d'urbanisme*. Paris: Eyrolles, 1968.

2.4.4.2 Ordenación de Port Deauville (1969)

La ordenación del *port de plaisance* de Deauville fue respuesta a la fuerte demanda de aficionados a los deportes náuticos y el *yachting*, que a finales de 1960 habían ya tomado cierta importancia en Francia. El proyecto fue realizado para un grupo privado de promoción inmobiliaria. El nuevo puerto fue provisto para 1100 barcos y 450 apartamentos. En esta ocasión Georges Candilis trabajó en colaboración de los arquitectos D. Avgoustinos, Y. Tissier, E. Krebs, T. Yamgushi y E. Rego. La solución de Candilis fue orientada para ofrecer el máximo de posibilidades de utilización del puerto en el máximo de tiempo posible.

El proyecto consistía en una megaestructura horizontal autónoma y compleja. La estructura portuaria estaba compuesta por un *port à marées* y *port à flots*, separados por una esclusa y articulados por grandes ramificaciones de viviendas (marinas) que se comunicaban con el equipamiento colectivo. El proyecto pretendía que la nueva ciudad lacustre –marina– estuviese integrada al tejido urbano del Deauville histórico. La unidad de materiales en las construcciones simularía un mismo tejido urbano. Los equipamientos de la megaestructura estaban dispuestos de manera que el tejido de la vieja ciudad se prolongaba hasta la estructura polivalente concentradora de intercambios, de actividades y de encuentros. La circulación de la megaestructura de Deauville manejaba la separación entre los automóviles y los individuos. Estaba compuesta de una red de caminos peatonales formada por tres tipos de circulación: circulación-puentes, circulación-calles y circulación-barras. Los tres tipos vinculaban todos los núcleos de hábitat. Lo que constituye una estructura circulatoria entre cada capa funcional (estacionarse, recrearse, alojarse). Candilis dispuso la megaestructura del ocio en el corazón del nuevo puerto a fin de separarlo en dos (Figura 2-73, Figura 2-74, Figura 2-75).

La concepción arquitectónica de los edificios debía integrarse al medio existente en lugar de destruirlo. Además, el proyecto rechazó el empleo de una arquitectura regionalista en la medida en que esta simplemente copiaba las formas de la antigua estación turística: “*Il ne s’agit pas de faire une architecture régionaliste (imiter les formes du passé), mais de trouver des solutions de notre temps, d’exploitation de ces formes qui sont la conséquence certaine d’une tradition réaliste des conditions climatiques*»¹⁴⁹. El proyecto inicial fue rechazado por la

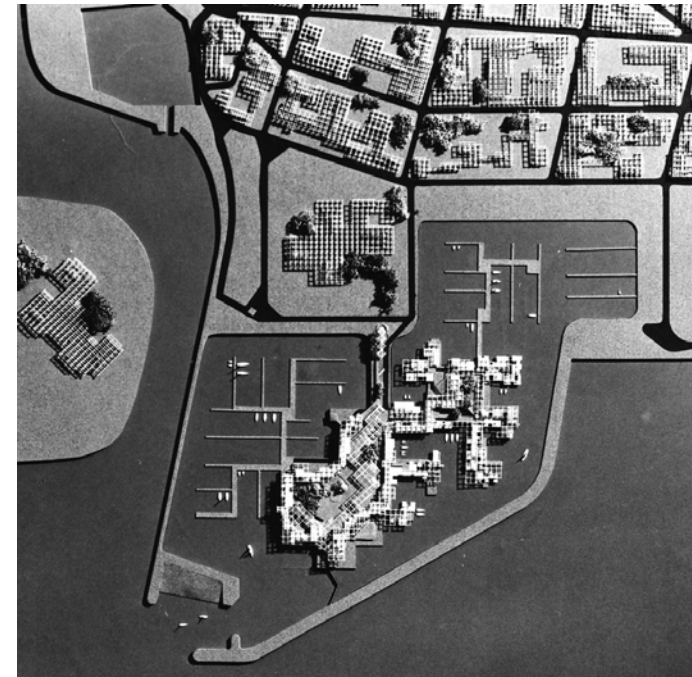


Figura 2-73. Proyecto de extensión del *port de plaisance* de Deauville, Francia, 1969-1971.

Fuente: CANDILIS, Georges. Avant-projets pour deux ports de plaisance. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964, février-mars, n° 112.

¹⁴⁹ “No se trata de hacer una arquitectura regionalista (imitar las formas del pasado), pero sí de encontrar soluciones de nuestro tiempo, de explotación de formas que son la consecuencia de una tradición realista de

condiciones climáticas». CANDILIS, Georges. Avant-projets pour deux ports de plaisance. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964, février-mars, n° 112.

municipalidad y modificado para proponer una arquitectura más acorde con el espíritu de la costa normanda. Candilis defendió en todo momento su postura en la cual se negaba a imitar las formas del pasado y proponía retomar ese pasado en beneficio de una arquitectura nueva.

Samuel Lacaille, un investigador francés, en su Memoria de DEA comentó que en el discurso de Georges Candilis referente a la arquitectura del ocio pueden distinguirse: "...d'un côté, une idée humaniste et intéressée de répondre à des problématiques environnementales causées par une carence d'urbanisme et d'architecture des vacances. Ceci afin de soigner les maux de la société du plus grand nombre en mal de nature et d'espace; de l'autre, s'affichent aussi des objectifs économiques, mais, cette fois-ci, que ciblent précisément le dépaysement d'un plus petit nombre d'individus, à travers un programme de pratiques ludiques collectives, dans un contexte spatial proposant aux villégiateurs un ailleurs... Nous pourrions, à partir de là, commencer par nous interroger si ce dont sur quoi Georges Candilis écrit et projette est bien une architecture du loisir, au sens d'un cadre d'accueil associé à des activités et non de simples opérations immobilières?"¹⁵⁰. La hipótesis que Samuel Lacaille desarrolló en relación al proyecto de *port de plaisance* de Deauville manifestaba que Georges Candilis fue el autor de un urbanismo y una arquitectura que respondió solo a las exigencias inmobiliarias de los promotores sin motivación sociocultural: "Nous pensons que son discours, qui prône une architecture du loisir, n'est qu'en accord avec les attentes économiques d'une société universalités, c'est à dire, à une grande échelle sociale, le droit aux mètres carrés des vacances pour tous"¹⁵¹.

¹⁵⁰ "...de un lado, una idea humanista e interesada de responder la problemática ambiental causadas por una carencia de urbanismo y arquitectura de vacaciones. Afin de curar los males de la sociedad del más grande numero en mal de la naturaleza y del espacio, se fijan también de objetivos económicos, esta vez, que determinan precisamente el destierro de un pequeño número de individuos, a través de un programa de prácticas colectivas lúdicas, en un contexto espacial propuestas en las villégiatures en otro lugar...podremos, a partir de eso, comenzar a cuestionarnos si eso que Georges Candilis escribió y proyecto es bien una arquitectura del ocio, en el sentido de un marco asociado a las actividades y no simples operaciones inmobiliarias?". LACAILLE, Samuel. *Structures pour la villégiature: l'architecture du temps libre de Georges Candilis: 1963-1972*. Écoles d'architecture de Paris-Belleville, Paris-La Villette, 2002 (mémoire de DEA, dir. Yannis Tsiomis et Jean-Louis Cohen).

¹⁵¹ "Pensamos que su discurso, que pregona una arquitectura del ocio, no es más que un acuerdo con las expectativas económicas de una sociedad globalizada, es decir, a una gran escala social, el derecho a los metros cuadrados de vacaciones para todos". LACAILLE, Samuel. *Structures pour la villégiature: l'architecture du temps libre de Georges Candilis: 1963-1972*. Écoles d'architecture de Paris-Belleville, Paris-La Villette, 2002 (mémoire de DEA, dir. Yannis Tsiomis et Jean-Louis Cohen).

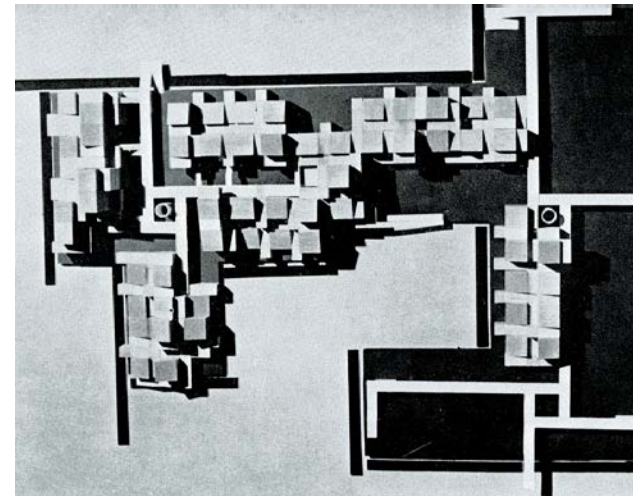


Figura 2-74. Fotomontaje vista general port de plaisance, Deauville, Francia.

Fuentes: CANDILIS, Georges. Avant-projets pour deux ports de plaisance. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964, février-mars, n° 112.

Figura 2-75. Agrupación de viviendas individuales tipo marinas, Deauville, Francia.

Fuente: CANDILIS, Georges. Avant-projets pour deux ports de plaisance. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964, février-mars, n° 112.

2.4.4.3 Ordenación de Port la Madrague en Sainte-Maxime (1969).

En este proyecto, Georges Candilis trabajó con la colaboración de los arquitectos D. Avgoustinos, E. Krebs y T. Yamagushi. El proyecto para el *port de plaisance* de La Madrague en Sainte-Maxime contemplaba albergar 1800 barcos y 450 apartamentos. La solución en Sainte-Maxime tiene elementos similares a las del puerto de Deauville. La estructura residencial se encuentra igualmente en medio del nuevo estanque de agua circunadada por la estructura portuaria. Esto lo hace diferente a los puertos tradicionales en donde las viviendas se encuentran alrededor de un estanque de agua como en Saint-Tropez. Las viviendas y los barcos forman un todo, generan el hábitat para las actividades náuticas o marinas (Figura 2-76, Figura 2-77, Figura 2-78).

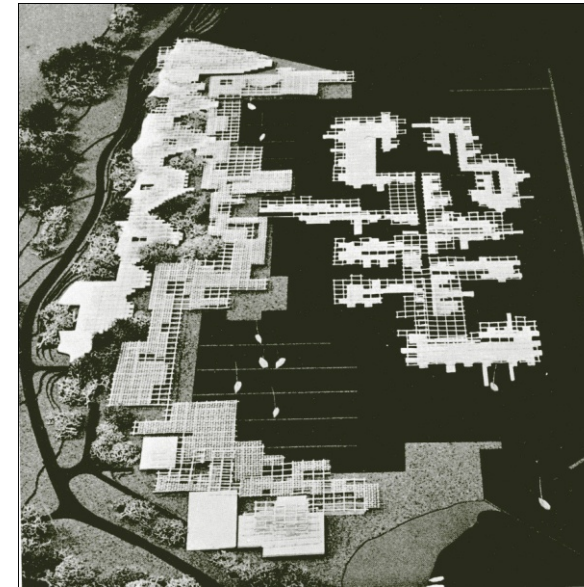
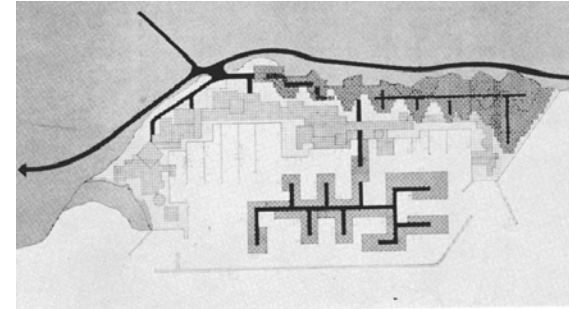
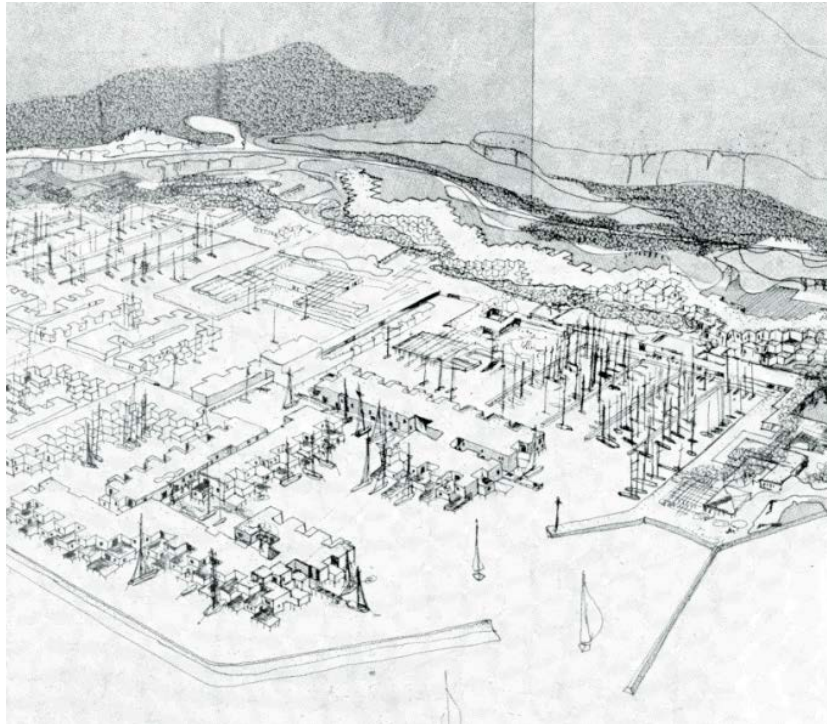


Figura 2-76. Perspectiva de la ordenación del *port de plaisance*, La Madrague, Sainte-Maxime, 1969.

Fuente: CANDILIS, Georges. Avant-projets pour deux ports de plaisance. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964, février-mars, n° 112.

Figura 2-77. Zonificación de la ordenación del *port de plaisance*, La Madrague, Sainte-Maxime (1969).

Fuente: CANDILIS, Georges. Avant-projets pour deux ports de plaisance. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964, février-mars, n° 112.

Figura 2-78. Maqueta de la ordenación del *port de plaisance*, La Madrague, Sainte-Maxime (1969).

Fuente: CANDILIS, Georges. Avant-projets pour deux ports de plaisance. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964, février-mars, n° 112.

