

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:

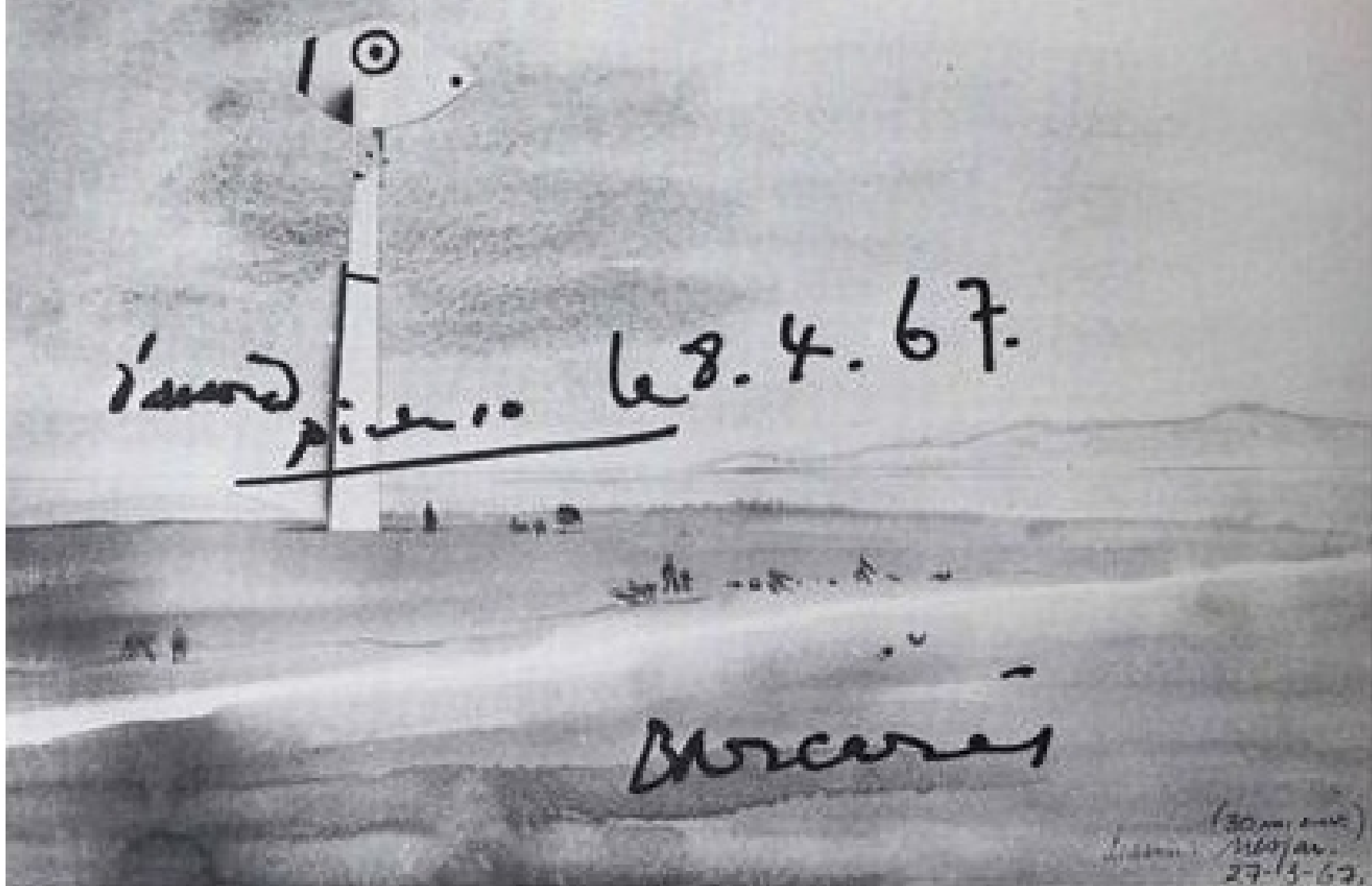
Arq. Izol Emilia Marez López

Director de Tesis:

Dr. Ricard Pié Ninot

Barcelona, España. 29 de febrero de 2012.

3. ORDENACIÓN TURÍSTICA DEL LITORAL DE LANGUEDOC-ROUSSILLON



Conocer las acciones que se llevaron a cabo para enfrentar el inminente desarrollo del turismo masivo de sol y playa en los años 1960 que coincidieron con las reacciones para afrontar el desequilibrio económico del territorio francés llevo al estudio de la evolución de las políticas oficiales de ordenación del territorio que para beneficiarse del potencial económico del turismo lo integraron a las actividades susceptibles de ser explotadas.

Uno de los grandes proyectos turísticos implementados por el Gobierno francés fue la Ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon a cargo de la DATAR. El objetivo principal de esta iniciativa fue impulsar el desarrollo socioeconómico de este territorio litoral que había permanecido con una precaria estructura agrícola preindustrial.

Estudiar la organización administrativa de la DATAR nos permitió conocer las condiciones de valoración de la región de Languedoc-Roussillon que llevo a la creación de la Misión interministerial encargada de operar la política turística determinada por la DATAR. Conocer el proceso de transformación de litoral ayudara a contrastar información con otras grandes operaciones turísticas a nivel internacional.

3.1 SITUACIÓN DEL TERRITORIO FRANCÉS DESPUÉS DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

En Francia, la ordenación del territorio después de la Segunda Guerra Mundial se emprendió mediante planes y organismos gubernamentales orientados a conformar una nueva política de ordenación del territorio, la cual, asumió la geografía del país en todas sus dimensiones y ámbitos. La *Reconstrucción* de las ciudades devastadas durante la guerra se inició con la creación en 1941 de la *Délégation Générale à l'Équipement National* (DGEN), encargada de realizar un plan para los diez siguientes años.

Aprobado en 1942, el primer *Plan de Equipamiento Nacional* tuvo como prioridad el urbanismo y la planificación del territorio. En 1946, Jean Monnet fundó y dirigió el *Commissariat Général du Plan* (CGP)¹⁵², organismo encargado de realizar el primer *Plan de Modernisation et d'Équipement* (1947-1953). El Plan aspiró a la modernización y reactivación económica del país para conseguir la satisfacción de las necesidades básicas de la población y el desarrollo de la calidad del hábitat. El Plan contemplaba la reforma de las redes de transporte (ferroviarias y de carreteras) y la reposición del equipamiento destruido con la guerra.

Los problemas de concentración industrial y congestión urbana que padeció el territorio francés en los primeros años de posguerra, fueron desvelados en 1947 en el libro *Paris et le désert français*¹⁵³ del geógrafo francés Jean-François Gravier. El autor con su experiencia como Director del *Centro de Estudios Regionales*, denunció el desequilibrio económico y un despoblamiento del territorio provocado por la desmesurada concentración industrial alrededor de París: «Dans tous les domaines, l'agglomération parisienne s'est comportée depuis 1850, non pas comme une métropole vivifiante son arrière-pays, mais comme un groupe "monopoleur" dévorant la substance nationale"¹⁵⁴.



“Esquema expresando las posibilidades económicas del país. El índice de riqueza viva expresa la capacidad de compra. La relación entre la riqueza viva nacional y la cifra de la población (R/P=100) da la cifra correspondiente a la media francesa”

Figura 3-1. Índices de riqueza en Francia en los años 1950.
Fuente: GRAVIER, Jean-François. Les zones sous-développées en France. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1958, octubre-noviembre, nº 80.

¹⁵² En 2006, el *Commissariat Général du Plan* fue remplazado oficialmente por el *Centre d'Analyse Stratégique*.
¹⁵³ GRAVIER, Jean-François. *Paris et le désert français*. Paris: Le Portulan, 1947.
¹⁵⁴ «En todos los campos, la aglomeración parisina se ha comportado desde 1850, no solo como una metrópoli estimulante para el interior del país, sino como un conjunto monopolizador destructivo de la esencia nacional». GRAVIER, Jean-François. *Paris et le désert français*. Paris: Le Portulan, 1947.

El crecimiento de la industria en la región parisina fue proporcional al incremento de la población. A mediados del siglo XIX, el 5% de franceses vivían en ella. En 1901, la cifra alcanzó el 12.4%. En los años 1950, el 18% de la población se encontraba ya concentrada en los alrededores de París, lo que corresponde al 3% de la superficie de Francia.

Jean-François Gravier reflexionó en relación a las consecuencias derivadas de la preeminencia de París. En 1958, publicó el artículo *Les zones sous-développées en France* en la revista *L'Architecture d'aujourd'hui*¹⁵⁵. El artículo contiene un estudio de las posibilidades económicas del país, mostrando la capacidad de compra de la población marcada por los índices de riqueza. Los más altos índices de riqueza se concentraban alrededor de París y de los ríos Gironde (Bordeaux) y el Rhône (Lyon). En menor medida en algunas zonas de Bas-du-Rhône y los Alpes Marítimos. El resto del territorio reflejaba índices muy por debajo de la media nacional (Figura 3-1).

Un segundo estudio expuso dos tipos de subdesarrollo en Francia. Un subdesarrollo estructural, caracterizado por la predominancia regional de actividades donde su explotación estaba en recesión como la agricultura. Un subdesarrollo cuantitativo, padecido por la insuficiencia de actividad económica y escasa población con respecto a los recursos naturales y a la situación geográfica.

El estudio demostró que existía una gran zona económicamente débil que comprendía 47 departamentos situados al oeste en una franja formada por el eje *Granville – Orléans - Saint-Etienne - Vallée du Rhône*. En esta franja se localizaban importantes centros industriales como Toulouse o Clermont-Ferrand, no obstante, contenían menos de la cuarta parte del empleo industrial sobre 54% del total en el territorio francés. Por consecuencia, la mayoría de los municipios esencialmente agrícolas comprendían más del 50 % de la población activa (Figura 3-2).

Jean-François Gravier considero que las *zonas subdesarrolladas* requerían impulso al desarrollo industrial o turístico. Gravier responsabilizo al gigantismo de París de la existencia de estas zonas subdesarrolladas en el territorio francés. Para prescindir de estas zonas consideró necesario poner fin a la dominación parisina y buscar una uniformización de la provincia mediante: *“une répartition harmonieuse des hommes et des activités sur le*

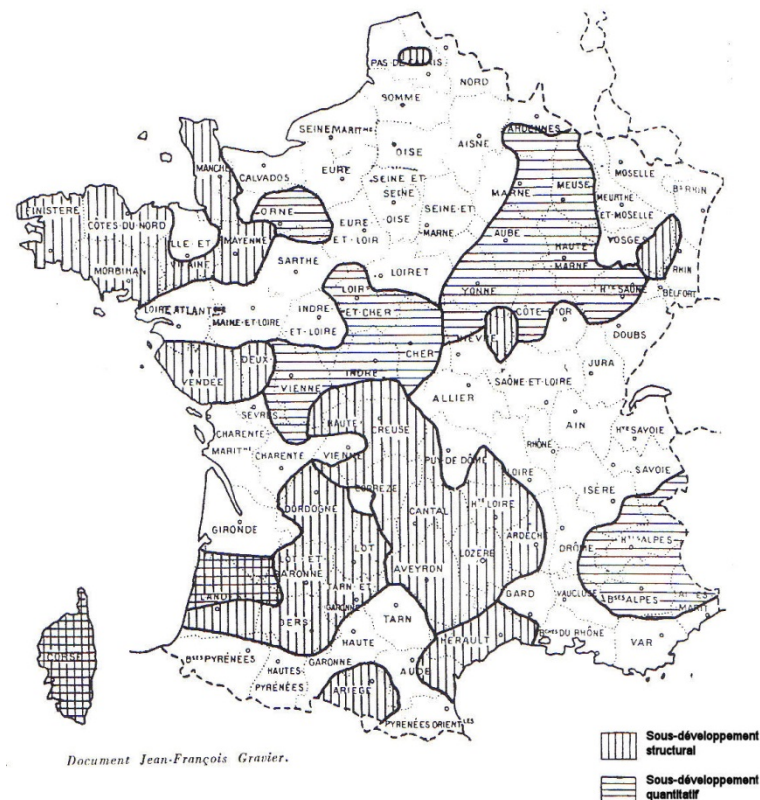


Figura 3-2. Zonas Subdesarrolladas en Francia en los años 1950.

Fuente: GRAVIER, Jean-François. *Les zones sous-développées en France. L'Architecture d'aujourd'hui*. 1958, octobre-novembre, n° 80.

¹⁵⁵ GRAVIER, Jean-François. *Les zones sous-développées en France. L'Architecture d'aujourd'hui*. 1958, octobre-novembre, n° 80.

*territoire*¹⁵⁶. En el mismo artículo, Marcel Diebolt, *Comisario de la Construcción y el Urbanismo de la Región Parisina*, propuso detener la concentración excesiva en la región parisina siguiendo los principios de descentralización y desconcentración: *“Développer une politique d'aménagement de la région parisienne, respectueuse des richesses de notre histoire, de tout ce qui a fait de Paris la capitale rayonnante de arts et de la culture, mais vigilante aussi de la santé physique et morale de ceux qui y travaillent et y vivent, de ceux qui feront la France de demain”*¹⁵⁷.

Los estudios de Gravier contribuyeron a fortalecer la postura por parte del estado de una ordenación de territorio consiente de los problemas locales, tomando a la región como elemento de intervención para contrarrestar el desequilibrio socio-económico de territorio.

¹⁵⁶ *“Una repartición armoniosa de los hombres y las actividades en el territorio”*. GRAVIER, Jean-François. *Paris et le désert français*. Paris: Le Portulan, 1947.

¹⁵⁷ *«Desarrollar una política de ordenación de la región parisina, respetuosa de las riquezas de nuestra historia, de todo eso que ha hecho de Paris la capital radiante de las artes y la cultura, pero cuidadosa de la salud física y moral de aquellos que ahí trabajan y viven, de aquellos que harán la Francia de mañana”*. GRAVIER, Jean-François. *Les zones sous-développées en France. L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1958, octubre-novembre, nº 80.

3.2 ORDENACIÓN MODERNA DEL TERRITORIO EN FRANCIA

Los desequilibrios del territorio francés denunciados por Jean-François Gravier no fueron desestimados y estimularon al Estado Francés a presentar soluciones a los problemas en el ámbito territorial. La postura se vio reflejada en la planificación del país cuando en 1949, Eugène Claudius-Petit a cargo del *Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme* (MUR)¹⁵⁸, con una notoria preocupación por el carácter espacial de la planificación y la escala territorial, sustituyó la *Direction de l'Urbanisme et de l'Habitation* por la ***Direction d'Aménagement du Territoire*** (DAT)¹⁵⁹.

En 1950, Eugène Claudius-Petit presentó un reporte denominado: «***Pour un Plan d'aménagement du territoire***», el documento proclamó como principal objetivo: «*Rechercher, dans le cadre géographique de l'espace français, d'une meilleure répartition des hommes*»¹⁶⁰. Lo que implicó un impulso al desarrollo equilibrado de las regiones implicando la ordenación regional. En 1951, se establecieron las *Sociétés d'aménagement régional* encargadas de llevar a cabo grandes obras de ordenación regional como canales de irrigación y abastecimiento de agua a zonas urbanas o industriales enfocadas a respaldar la idea de: «...*obtenir une meilleure localisation des activités et des hommes qui produisent*»¹⁶¹.

Estas primeras obras contribuyeron a formar las bases de una política de ordenación regional, las cuales, coincidieron en 1955 con un decreto complementario de la política de

ordenación del territorio para promover la expansión económica. El decreto se anticipó al establecimiento del Plan que comprendió un conjunto de programas de acción regional. Años más tarde, en 1956, se fundaron las primeras siete *Sociétés d'aménagement régional*¹⁶². Estas sociedades actuaron primordialmente en el espacio rural. Preocupadas por la reactivación económica de las zonas en estado crítico realizaron grandes obras técnicas como infraestructura para irrigaciones y revalorización de tierras en desuso.

En 1958, M. Carbonnières, Director de la *Compagnie du Bas-Rhône*, señaló que los métodos de ordenación regional aplicados en el mundo han sido la base para el desarrollo de las zonas desfavorecidas de un país: «*Les dimensions d'un pays dont les conditions naturelles géographiques, sociales, économiques, sont différenciées ne permettent pas d'envisager un plan unique d'aménagement.....Les méthodes et les moyens peuvent se trouve opposés, selon les régions pour lesquelles les solutions adoptées doivent répondre à des nécessités naturelles entraînant l'élaboration des plans souvent différents*»¹⁶³. Además, M. Carbonnières enfatizó que Francia disponía de un sistema de planificación física que actuaba partiendo de lo urbano para llegar a la planificación nacional. En este caso, los planes regionales son: «...*l'expression des singularités locales et ordonnatrices dans la mesure où les programmes de chacun de ces plan sont commandés par des objectifs nationaux*»¹⁶⁴.

En 1958, Pierre Sudreau, Ministro de la Construcción, dio una conferencia de prensa que la revista *L'Architecture d'Aujourd'hui* publicó con el título: «*Aménagement du territoire, urbanisme et mesures financières en faveur de la construction*»¹⁶⁵. En la conferencia el Ministro notificó que el General Charles de Gaulle había impuesto entre las preocupaciones de primer orden de su gobierno una *Política de Construcción, Urbanismo y Ordenación del Territorio*. Los objetivos principales de esta política fueron:

¹⁵⁸ En 1944, fue creado el *Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme* (MRU), para sustituir a la *Délégation Générale à l'Équipement National* (DGEN). En 1953, el MRU se convirtió en el *Ministère de la Reconstruction et du logement*. En 1958, cambio a *Ministère de la Construction*. En 1966, el *Ministère de la Construction* se fusionó con el *Ministère de Travaux Publics et des Transports* para convertirse en el *Ministère de l'équipement et du logement*.

¹⁵⁹ La *Direction d'Aménagement du Territoire* (DAT) se convirtió en 1963 en *Direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme* (DAFU).

¹⁶⁰ «*Buscar, en el marco geográfico del espacio Francés, de una mejor repartición de los hombres*». DESPORTES, Marc; PICON, Antoine. *De l'espace au territoire. L'aménagement en France XVI^e -XX^e siècle*. Paris: Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 1997.

¹⁶¹ «...*Obtener una mejor localización de las actividades y los hombres productivos*». Eugène Claudius-Petit, conferencia de prensa el 5 de abril de 1950.

¹⁶² En 1956, surgió *La Compagnie Nationale d'Aménagement de la Région du Bas Rhône et du Languedoc* (CNARBRL), fundada y dirigida por Philippe Lamour.

¹⁶³ «*Las dimensiones de un país cuyas condiciones naturales, geográficas, sociales y económicas son diferenciadas no permiten considerar un plan único de ordenación...Los métodos y medios pueden encontrarse opuestos, según las regiones para las cuales las soluciones adoptadas deben responder a las necesidades naturales causando la elaboración de planes a menudo diferentes*». CARBONNIERES, M. *Aménagements régionaux dans le monde et en France. L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1958, octubre-noviembre, nº 80.

¹⁶⁴ «...*la expresión de la singularidades locales y organizadoras en la medida en que los programas de cada plan son dirigidos por los objetivos nacionales*». CARBONNIERES, M. *Aménagements régionaux dans le monde et en France. L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1958, octubre-noviembre, nº 80.

¹⁶⁵ *Aménagement du territoire, urbanisme et mesures financières en faveur de la construction. L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1958-1959, décembre-janvier, nº 81.

- a) Construir viviendas adaptadas a las necesidades más apremiantes.
- b) Favorecer la prosperidad de nuevas estructuras urbanas.
- c) Promover una geografía preocupada por la población y las actividades.

Entre las acciones para el cumplimiento de dichos objetivos, el Ministro Pierre Sudreau anunció la implementación de una Política de inversión a largo plazo basada en la multiplicación de créditos y créditos complementarios. La política incluyó acciones de descentralización cultural, administrativa e industrial. En el ámbito territorial planteó el diseño de una Política de ordenación del territorio con el objeto de detener la concentración parisina y asegurar un desarrollo armonioso de las diferentes regiones del territorio francés. Para lograrlo, propuso transferir ciertas actividades a provincia. La descentralización universitaria contribuiría al equilibrio regional.

La *Política de construcción, urbanismo y ordenación del territorio*, que el Ministerio de Construcción propuso fue suscrita al tercer *Plan de Modernisation et d'Équipement* (1958-1961). En ella se plantearon las acciones que el Ministerio realizó en los años posteriores: Modificación de los procedimientos de expropiación, nueva reglamentación e instrumentación urbana (planes directores de urbanismo, planes parciales), operaciones de renovación urbana y el establecimiento de las *Zones à Urbaniser en Priorité* (ZUP)¹⁶⁶.

Con el fin de asegurar el desarrollo armonioso de la diferentes regiones de Francia, el Estado francés fusionó todos los Programas de acción regional para formar en 1960 el *Comité Interministériel Permanent de l'Aménagement du Territoire* (CIAT)¹⁶⁷. Su creación fue respuesta a la consideración de la ordenación del territorio como un problema de carácter público. Las gestiones más significativas del CIAT fueron:

- a) Comprometer a los Ministerios para que incluyeran la dimensión espacial entre sus criterios de decisión.
- b) Revisar los *Schémas Nationaux d'infrastructures* relacionados con la red de carreteras y el *Train à Grande Vitesse* (TGV).

¹⁶⁶ Las *Zones à Urbaniser en Priorité* (ZUP) fueron establecidas en 1958 y sustituidas en 1967 por las *Zone d'Aménagement Concerté* (ZAC).

¹⁶⁷ La creación del *Comité interministériel permanent de l'aménagement du territoire* fue anunciada anticipadamente en 1958 por Pierre Sudreau en su conferencia de prensa.

3.3 DELEGACIÓN PARA LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y LA ACCIÓN REGIONAL (DATAR)

Pierre Massé fue Comisario General del cuarto *Plan de Modernisation et d'Équipement* (1962–1965). El Plan procuró asegurar las mejores condiciones posibles para el desarrollo económico y social de la nación, evitando dirigir la producción únicamente hacia los sectores prioritarios y básicos. En 1963, en este contexto político el gobierno fundó una institución que le permitió orientar el crecimiento económico del país y asegurar la coherencia de sus intervenciones: La *Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale* (DATAR)¹⁶⁸.

La DATAR operó como una Administración de misiones de carácter interministerial. Presidida por un Delegado¹⁶⁹, actuó como autoridad que intervenía al servicio directo del Primer Ministro de Francia. La DATAR no dirigió ni realizó los proyectos necesarios para llevar a cabo las misiones. Estuvo compuesta de expertos encargados únicamente de ejecutar las decisiones. Mantuvo el compromiso de impulsar las operaciones conjuntamente con los actores públicos y privados involucrados.

La DATAR tuvo como principal misión equipar Francia para transformarla en un país moderno. Elaboró sus estrategias basándose en dos principios fundamentales: **regionalización** y **polos de crecimiento**; y en dos acciones: **redistribución de actividades** y **desarrollo de infraestructuras**. Conseguir el crecimiento económico distribuido en el territorio implicó la implantación de infraestructuras pesadas (vías de comunicación, instalaciones portuarias) y una repartición más equilibrada de empleos y funciones en todas las zonas de la nación. La distribución del crecimiento económico contribuyó a contrarrestar el problema del polo parisino mediante el reforzamiento de las mallas urbanas y la reanimación de las zonas rurales débiles.

¹⁶⁸ En 2005, la DATAR fue sustituida por la *Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires* (DIACT).

¹⁶⁹ El primer delegado fue Olivier Guichard quien estuvo al servicio directo del Primer Ministro Georges Pompidou (1963-1967) durante el gobierno del General Charles de Gaulle.

3.3.1 POLÍTICAS DE LAS DATAR

Durante el periodo de 1963 a 1972, las políticas de ordenación del territorio de la DATAR fueron respuestas a necesidades concretas orientadas a alcanzar la modernización de la nación. La política de creación de *Parques nacionales-regionales* (1966) nació de una preocupación de preservar el patrimonio natural y cultural para contribuir al desarrollo económico, cultural y social del país.

En este periodo, la DATAR puso en marcha tres políticas de intervención estratégica en el territorio que contribuyeron a disminuir el desequilibrio París-provincia: Descentralización industrial, Metrópolis de equilibrio (1963) y *Villes Nouvelles* en la región Parisina (1965). Las políticas industriales contemplaron la descentralización industrial y grandes ordenaciones portuarias. Las Misiones de *Languedoc-Roussillon* (1963), *Córcega* (1966) y *Aquitania* (1967), todas de carácter interministerial, formaron parte de una política de ordenación del territorio que tuvo como fin integrar el litoral francés al desarrollo turístico.

3.3.1.1 Metrópolis de equilibrio

El estatus de las **metrópolis de equilibrio** fue definido en 1964: “*Ces villes n'exerçaient qu'une part infime du rôle qu'une grande agglomération doit assumer dans l'expansion économique. Que ce soit pour la direction des grandes entreprises, l'octroi des crédits bancaires, les commerces spécialisés, les grandes écoles, etc., elles devaient faire appel à Paris...La décision fut donc prise de faire de ces villes incomplètes des métropoles d'équilibre, capables de fournir aux entreprises et à la population de leur région les services qu'elles allaient jusqu'alors chercher dans la capitale*”¹⁷⁰.

Para conseguir un equilibrio territorial se reforzó el sistema urbano nacional mediante una auténtica *red de ciudades*. La concepción de esta política se respaldó en la noción de *áreas*

¹⁷⁰ “*Esas ciudades no ejercían más que una parte ínfima del rol de una gran aglomeración debe asumir en la expansión económica. Que sea para la dirección de grandes empresas, la otorgación de créditos bancarios, los comercios especializados, las grandes escuelas, etc. ellas deben hacer llamar a París...la decisión fue tomada de hacer de esas ciudades incompletas metrópolis de equilibrio, capaces de proporcionar a las empresas y a la población de la región los servicios que ellas hasta ahora buscaban en la capital*”. MONOD, Jérôme; DE CASTELBAJAC, Philippe. *L'aménagement du territoire*. Paris: Presses Universitaires de France, 2004

de influencia. Ocho ciudades fueron seleccionadas para impulsar el desarrollo económico en diferentes puntos geográficos del país: **Lyon** (+Saint-Etienne y Grenoble), **Nancy** (+Metz), **Lille** (+Roubaix-Tourcoing), **Marsella**, **Toulouse**, **Nantes** (+Saint-Nazaire), **Bordeaux** y **Strasbourg**¹⁷¹. Estas ciudades fueron destinadas a actuar como polos de atracción y albergar equipamientos e inversiones públicas para aumentar su autonomía con respecto a París (Figura 3-3).

3.3.1.2 Villes nouvelles

En los años sesentas, el crecimiento urbano desmesurado de las grandes ciudades y la excesiva concentración industrial y urbana alrededor de París suscitó un debate entre arquitectos y urbanistas franceses. Sabían que la descentralización de la industria localizada en la periferia parisina garantizaba una descongestión urbana, no obstante, los profesionistas se cuestionaron el emplazamiento y la formas factibles que debían regir los nuevos asentamientos de una población en constante crecimiento: *¿Vaut-il mieux porter tout l'effort sur le développement des villes anciennes ou sur la création de villes nouvelles bien situées? ¿Faut-il envisager plutôt l'extension de villes existantes que la création de villes nouvelles?*¹⁷².

La experiencia negativa en los años 1950 de los *Grandes ensembles* situados en la periferia o a corta distancia de las grandes ciudades conllevaron a que en los años 1960 se contemplaran alternativas para no actuar directamente en la ciudad existente, tal como lo expuso el arquitecto André Bloc: *“La création de villes nouvelles, villes parallèles ou villes totalement indépendantes dans sites appropriés et dans des conditions économiques valables apparaît comme le meilleur moyen de résoudre les problèmes d'urbanisme contemporains”*¹⁷³.

¹⁷¹ Posteriormente se añadieron las ciudades: Rennes, Dijon, Niza y Clermont-Ferrand.

¹⁷² *“¿Vale más poner todo el esfuerzo en el desarrollo de las viejas ciudades o en la creación de ciudades nuevas bien situadas?, ¿Hace falta considerar más bien la extensión de las ciudades existentes que la creación de ciudades nuevas?”*. BLOC, André. Aménagement du territoire français. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964-1965, décembre-janvier, nº 118.

¹⁷³ *“La creación de ciudades nuevas, ciudades paralelas o ciudades totalmente independientes en los sitios apropiados y en las condiciones económicas validas aparecía como el mejor medio de resolver los problemas del urbanismo contemporáneo”*. BLOC, André. Aménagement du territoire français. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964-1965, décembre-janvier, nº 118.

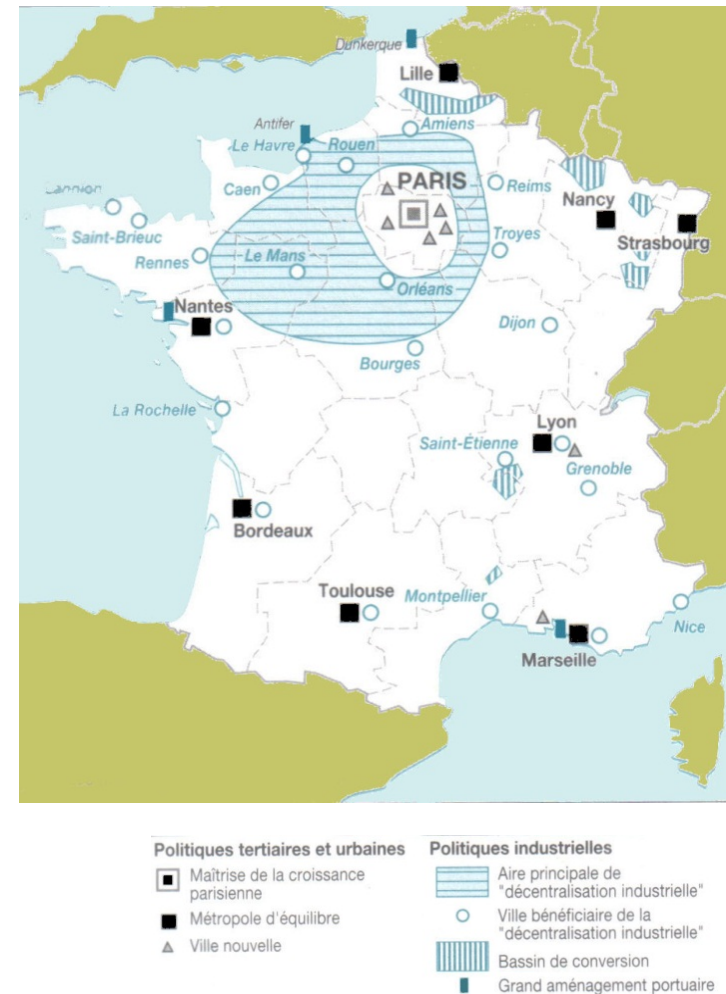
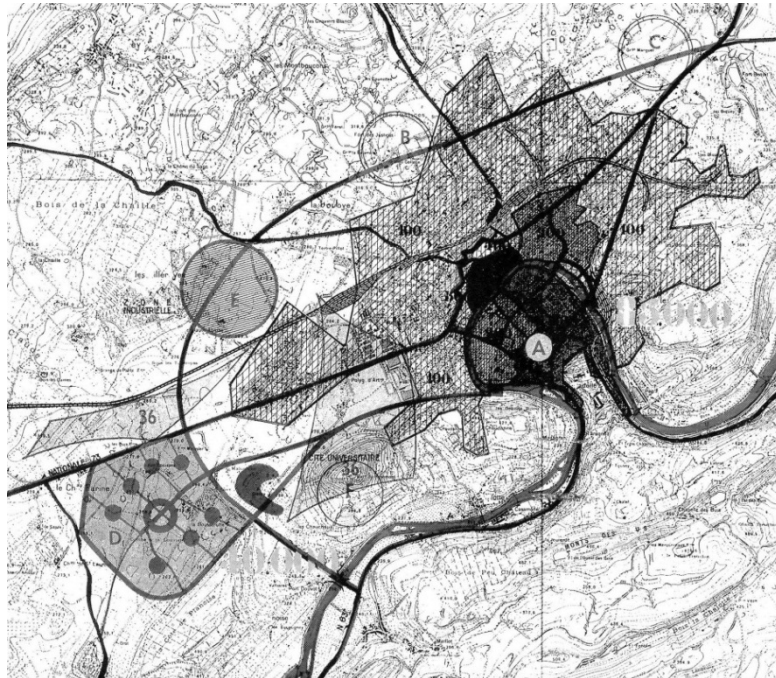


Figura 3-3. Políticas de Ordenación de los años 1960.

Fuente: LACOUR, Claude; DELAMARRE, Alette; THOIN, Muriel. *40 ans d'aménagement du territoire*. Paris: La documentation française, 2005.



A. Ciudad actual. B y C. Extensión realizada. D Ciudad nueva. E. Zona industrial en proyecto. F. Terreno reservado para la Ciudad Universitaria.



Las calles comerciales, para circulación lenta, representan una de las características esenciales de este plan.
Negro: red comercial. Gris: zonas verdes. Rojo: red circulación rápida. Azul: lago artificial
1. Enseñanza 1° y 2° grado. 2. Enseñanza técnica. 3. Escuelas Primarias. 4. Equipamiento social y sanitario. 5. Equipamiento cultural.

Figura 3-4. Localización de la nueva ciudad en relación a la ciudad actual.

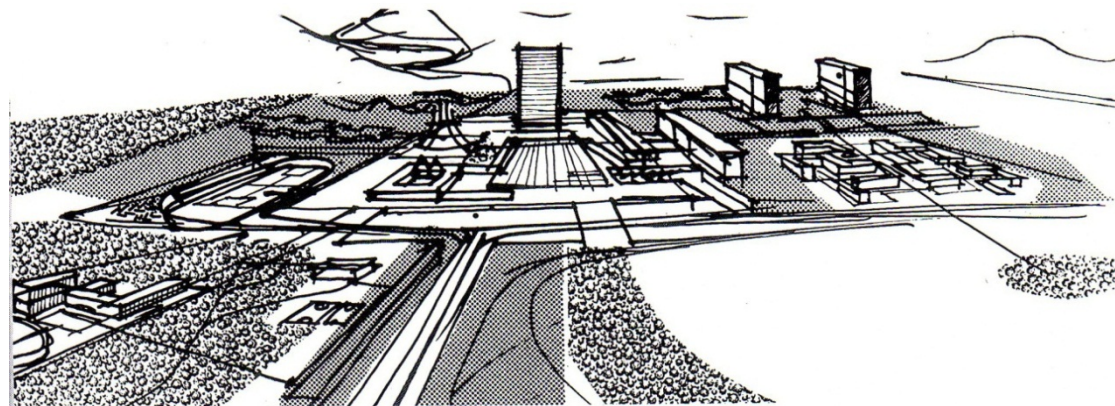
Fuente: NOVARINA, Maurice; ARGUILLERE, Charles. L'extension urbaine. Méthode de travail et forme d'étude. *L'Architecture d'aujourd'hui*. 1960, juin-juillet, n° 90.

Figura 3-5. Plan esquemático de la nueva ciudad.

Fuente: NOVARINA, Maurice; ARGUILLERE, Charles. L'extension urbaine. Méthode de travail et forme d'étude. *L'Architecture d'aujourd'hui*. 1960, juin-juillet, n° 90.

Figura 3-6. Centro urbano de la nueva ciudad.

Fuente: NOVARINA, Maurice; ARGUILLERE, Charles. L'extension urbaine. Méthode de travail et forme d'étude. *L'Architecture d'aujourd'hui*. 1960, juin-juillet, n° 90.



En 1960, el *Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale* (PADOG)¹⁷⁴ propuso el desarrollo ciudades nuevas –*villes nouvelles*- situadas en la región parisina. Como reacción a esta propuesta, el Comité de la revista *L'Architecture d'Aujourd'hui* considero conveniente presentar simultáneamente un proyecto para contribuir al problema de la aglomeración parisina. *L'Architecture d'Aujourd'hui* publico en los números 88 (février-mars), 90 (juin-juillet) y 91-92 (septembre-novembre) la propuesta del Comité: la *ville parallèle*. El proyecto de la nueva ciudad paralela constituía un asentamiento urbano *ex - nihilo* a corta distancia de París y conectada a través de diversos medios de transportes. La *ville parallèle* contemplaba el desarrollo de la provincia y la organización de las zonas urbanas. El Comité considero su propuesta válida para ser adoptada pues cumplía con las normas del *Plan général d'Aménagement du Territoire* (Figura 3-4, Figura 3-5, Figura 3-6).

Ese mismo año, fue fundado el *Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne* (IAURP)¹⁷⁵, responsable de elaborar un esquema director de la región parisina. En 1965, el Prefecto de París, Paul Delouvrier¹⁷⁶ impulsó el *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris* (SDAURP)¹⁷⁷ (Figura 3-7), que prosiguió la política de *villes nouvelles* promovida por primera vez por la DATAR en 1963 en la *Ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon*. La creación de estaciones turísticas de fundación *ex - nihilo* pretendió impulsar el desarrollo turístico de la región. El cometido principal de la propuesta de *villes nouvelles* fue crear nuevas centralidades en los grandes ejes de desarrollo tangentes a París que contribuyeran a controlar su crecimiento

El Plan incorporó ocho asentamientos de fundación *ex - nihilo* en la región parisina con una red de trenes -*Red Express Régional* (RER)- y con un sistema de autopistas periféricas que ayudarían a regular futuros crecimientos. De la propuesta original solo cinco *villes nouvelles* fueron construidas en la circunscripción de Île-de-France: Évry, Melun-Sénart, Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-Vallée y Cergy-Pontoise. Posterior a la intervención en la región parisina, la DATAR creo algunas *villes nouvelles* en provincia: Vaudreuil (Normandía) y

Villeneuve-d'Ascq (cerca de Lille), L'Isle-d'Abeau (cerca de Lyon), Hérouville-Saint-Clair (cerca de Caen) y Ouest Provence (cerca de Marsella).

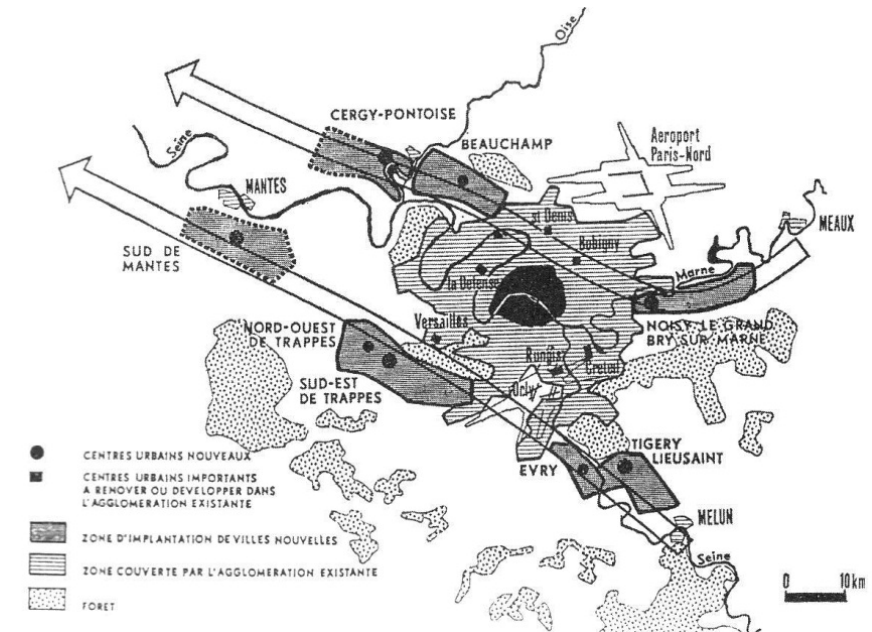


Figura 3-7. *Schéma directeur d'aménagement de la région de Paris, 1965.*

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

¹⁷⁴ El *Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale* (PADOG) reemplazó al único plan realizado en 1939: *Plan d'aménagement de la région Parisienne* (PARP).

¹⁷⁵ En 1983 cambió de nombre: *Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France* (IAURIF).

¹⁷⁶ Paul Delouvrier fue Delegado General del Distrito de la Región de París en el periodo de 1961 a 1969.

¹⁷⁷ El *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris* (SDAURP) cambió de nombre en los años 1960 por *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France* (SDAURIF) y en los años 1990 por el *Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France* (SDRIF).

3.4 ORIGEN Y EVOLUCIÓN DE LA ORDENACIÓN TURÍSTICA DEL LITORAL DE LANGUEDOC-ROUSSILLON

3.4.1 LA REGIÓN DE LANGUEDOC-ROUSSILLON

La región de Languedoc-Roussillon, la región de Provenza-Alpes-Costa Azul y Córcega son las tres regiones francesas que limitan con el mar mediterráneo. La región de Languedoc-Roussillon es el resultado de la unión de las dos antiguas regiones: el Languedoc y el Roussillon. La conforman 5 departamentos (Aude, Gard, Hérault, Lozère, Pirineos orientales) que poseen zonas geográficas contrastantes: litoral, llanura, colinas y montañas.

La zona más cercana a la costa es un territorio plano, desprovisto de árboles, casi desértico. La costa es azotada por los vientos del mistral y la tramontana, se caracteriza por estar compuesta de estanques salados interiores o marismas, pantanos, zonas húmedas dispersas y dunas de arena. En tierras adentro se localizan las montañas Cévennes y las colinas de Corbières. La historia milenaria de la región ha producido un patrimonio cultural en el que coexisten vestigios romanos, galos romanos (Vía Domitia, Pont du Gard) (Figura 3-8) y Castillos y abadías del País Cátaro. La región comparte con el oeste de Francia el Canal du Midi y un tramo del Camino de peregrinación a Santiago de Compostela. Las ciudades con un atractivo histórico son: Nimes, Perpiñán, Montpellier, Bézier, Narbona y Carcasona (Figura 3-9).

La región de Languedoc-Roussillon no posee importantes recursos energéticos ni recursos naturales para explotar la industria pesada. Contrariamente, la región destaca en la economía en el sector agrícola, la viticultura, la artesanía y la industria de servicios. La viticultura, conocida desde la conquista romana en el siglo I a. de C., ha predominado en la economía en esta región.

En el siglo XX, la viticultura en la región ha sufrido una sucesión de periodos de prosperidad y crisis debido a una sequía estacional recurrente. A principios de los años cincuenta la crisis de la viticultura y la decadencia de la industria convirtieron a Languedoc-Roussillon en una región pobre y despoblada que requería de atención especial.



Figura 3-8. Pont du Gard. Francia.

Fuente: Propia.

Figura 3-9. Ciudad fortificada de Carcasona. Francia.

Fuente: Juan Miguel Ramirez Escalante.

3.4.2 PRIMERAS INTERVENCIONES DEL GOBIERNO FRANCÉS

Durante las primeras décadas del siglo XX, las autoridades no hicieron grandes esfuerzos por remediar los problemas económicos. De manera independiente, Jules Milhau, profesor de economía de la Universidad de Montpellier estudio las posibilidades económicas de la región y Philippe Lamour, propuso la explotación de los recursos naturales e históricos para mejorar las condiciones económicas. En 1946, Philippe Lamour, preocupado por la situación económica en continua crisis ocasionada por del monocultivo de la viña, creó la primera Comisión de ordenación territorial llamada *Compagnie de Bas-du-Rhône*. Entre los proyectos impulsados por esta compañía sobresale el impulso económico de la Camargue con la rizicultura y un proyecto de irrigación que motivaría la formación de la *Société d'Étude des Canaux de Rive Droite du Rhône* en 1952.

La primera intervención importante del gobierno Francés de ordenación regional se llevó a cabo en 1955 cuando se creó la *Compagnie Nationale d'Aménagement de la Région du Bas Rhône et du Languedoc* (CNARBRL)¹⁷⁸. La compañía fue presidida por Philippe Lamour durante veinte años y considerada una de las más antiguas organizaciones de ordenación del territorio en el mundo llevadas a cabo desde los años 1930. La CNARBRL se formó como una Sociedad de Economía Mixta (SEM). Estuvo constituida por las Administraciones locales y las *Chambres d'Agriculture et Commerce*. Contó con la participación de la *Caisse des Dépôts et Consignations* y la *Société Centrale d'Équipement du Territoire*.

La CNARBRL tuvo como principal objetivo promover la diversificación y reconversión de los viñedos para lograr el desarrollo económico de la región. La CNARBRL propuso un control y gestión del agua que se consiguió con la realización de un canal de irrigación que recorría la región desde el Rhône hasta el Aude y abarcaba una extensa franja entre Arles y Narbona. La construcción de esta infraestructura tuvo repercusión en la reestructuración de los

asentamientos rurales a lo largo del canal: "*L'irrigation va entraîner des modifications dans la structure actuelle des exploitations agricoles et des communes rurales*"¹⁷⁹ (Figura 3-10).

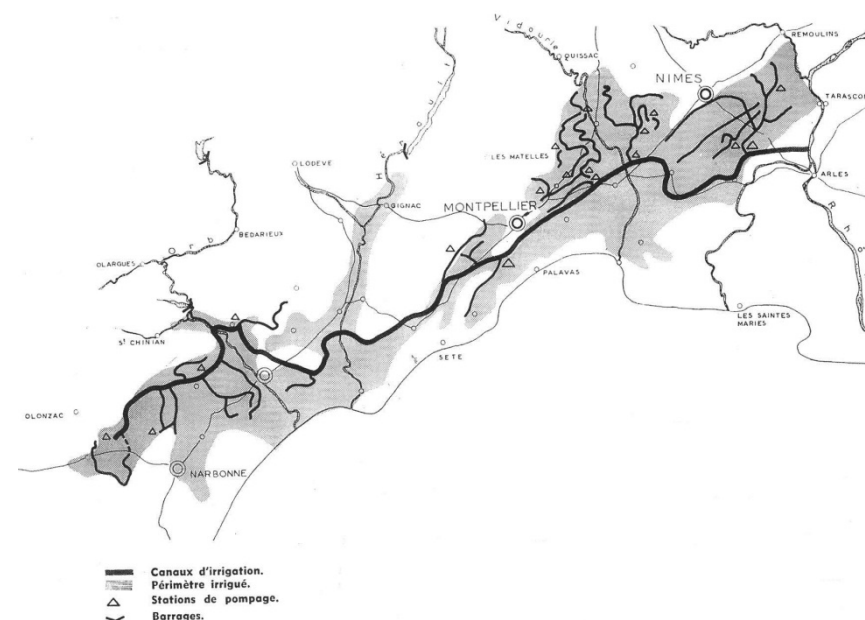


Figura 3-10. Bas Rhône y Languedoc: ordenación de canales de irrigación orientados a impulsar la agricultura de la región.

Fuente: MAURET, E. Incidence de la mise en valeur régionale sur le développement rural et urbain. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1958, octobre-novembre, n° 80.

¹⁷⁸ La *Compagnie Nationale d'Aménagement de la Région du Bas Rhône et du Languedoc* (CNARBRL), sustituyó a la *Compagnie de Bas-du-Rhône*.

¹⁷⁹ "*La irrigación generó modificaciones en la estructura actual de la explotación agrícola y las comunidades rurales*". MAURET, E. Incidence de la mise en valeur régionale sur le développement rural et urbain. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1958, octobre-novembre, n° 80.

3.4.3 VALORIZACIÓN DEL POTENCIAL TURÍSTICO

“L'aménagement touristique de littoral n'est pas une suite d'opérations de mise en valeur foncière mais une action cohérente cherchant à donner à toute une région un caractère touristique».

“La ordenación turística del litoral no es una secuencia de operaciones de puesta en valor territorial sino un acción coherente buscando dar a toda una región un carácter turístico »¹⁸⁰.

Pierre Raynaud. Secretario General de la Misión Interministerial para la Ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon.

En 1959, Pierre Sudreau, Ministro de la Construcción durante el gobierno de Charles de Gaulle, en una reunión informal dijo a Pierre Racine¹⁸¹ que como responsable en la ordenación del territorio aun no tenía un política establecida, pero pretendía tomar medidas para favorecer la acción regional: *“...J'ai donc l'intention de désigner trois Commissaires régionaux à l'aménagement du territoire. Ils n'auront aucun pouvoir de décision mais je leur donnerai pour tâche d'explorer la France, de consulter les administrations, les entreprises et les syndicats sur les opérations qui mériteraient d'être retenues»¹⁸²*. Ese mismo año el Primer Ministro Michel Debré designó oficialmente a tres *Commissaires régionaux à l'aménagement*. Los Comisarios tuvieron la misión de explorar el territorio francés para valorar el potencial natural susceptible de ser explotado para contribuir al equilibrio económico de Francia.

Nombrado *Commissaire régionale à l'aménagement*, el personaje Abel Thomas fue encargado de recorrer la zona del Macizo central y el mediterráneo, zona que incluye a la región de Languedoc-Roussillon. Después de recorrer a pie, a caballo y en automóvil la región de Languedoc-Roussillon presentó un informe que confirmaba la vocación turística de la región, a lo que Pierre Racine comentó: *«Il revient convaincu (Abel Thomas) qu'il faut aménager touristiquement le littoral du Languedoc-Roussillon, dont la côte encore vierge offre*

¹⁸⁰ RACINE, Pierre. *Mission impossible?: l'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon*. Montpellier: Midi Libre, 1980.

¹⁸¹ Pierre Racine fue durante el gobierno del General De Gaulle Director del cabinet del Primer Ministro Michel Debré.

¹⁸² *“...Tengo la intención de designar tres Comisarios regionales para la ordenación del territorio. No tendrán ningún poder de decisión, les daré por tarea explorar Francia, de consultar las administraciones, las empresas y los sindicatos en las operaciones que merecían de ser aceptadas».* RACINE, Pierre. *Mission impossible?: l'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon*. Montpellier: Midi Libre, 1980.

d'immenses possibilités»¹⁸³. Pierre Sudreau aprobó aprovechar el potencial de la región de Languedoc-Roussillon para convertirla en una región rentable destinada a la explotación de sus atractivos naturales y el patrimonio histórico-cultural. Apostar por la mutación económica de la región ofrecería una alternativa turística para rescatar a los turistas franceses y extranjeros interesados en la costa española, al mismo tiempo que se consolidaría un corredor turístico en el Mediterráneo uniendo las Costa Brava y la Costa Azul.

A principios de los años sesentas, los indicadores de la supremacía económica del turismo a nivel internacional desvelaron lo importante que sería rentabilizar una actividad de tal relevancia. El gobierno francés se percató que impulsar el turismo era una forma adecuada para lograr su objetivo de modernización y progreso del país. La nueva política de ordenación del territorio propuso la repartición de las actividades económicas en la totalidad del territorio francés. Ninguna zona geográfica debía ser descartada de esta modernización. Todas las actividades económicas posibles fueron consideradas para asegurar el progreso del país: Agricultura, Industria y Turismo.

El valioso patrimonio histórico, la riqueza natural redescubierta por Abel Thomas, la crisis de la viticultura y la decadencia de la industria -que a mediados del siglo XX convirtió a Languedoc-Roussillon en una región pobre y despoblada- contribuyeron en 1963, a la autorización oficial de la DATAR para ser la primera gran intervención en el territorio a nivel regional que implicó la ordenación del litoral para promover el desarrollo del turismo masivo de sol y playa.

Ese mismo año, se puso en marcha la *Ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon*. Esta operación contempló acciones a nivel nacional y regional. A nivel nacional, responder a las necesidades de infraestructura de desplazamiento y equipamiento de alojamiento que surgieron del crecimiento del número de personas que partían cada año en vacaciones a las costas francesas. A nivel regional, el desarrollo del turismo generó empleos alternativos e inversiones económicas que impulsaron el desarrollo regional en una región tradicionalmente de vocación agrícola.

¹⁸³ *«Regresó convencido que hace falta ordenar turísticamente el litoral de Languedoc-Roussillon, cuya costa aun virgen ofrece inmensas posibilidades».* RACINE, Pierre. *Mission impossible?: l'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon*. Montpellier: Midi Libre, 1980.

3.4.4 MISIÓN INTERMINISTERIAL PARA LA ORDENACIÓN TURÍSTICA DEL LITORAL DE LANGUEDOC-ROUSSILLON

3.4.4.1 Preámbulo a la creación de la Misión Interministerial.

En 1961, se llevó a cabo una reunión Interministerial dedicada a analizar las posibilidades de la *Ordenación y valoración turística de Languedoc*¹⁸⁴. Presidida por el Director de la Ordenación del Territorio M. Randet, asistieron los representantes de los principales Ministerios involucrados en la Ordenación del Territorio (Agricultura, Finanzas, Salud Pública, Obras Públicas y Construcción), Philippe Lamour, Director de la CNARBRL y representantes de la Secretaría General de la Marina Mercante. Se discutieron los problemas y oportunidades que representaría poner en marcha acciones para activar el desarrollo turístico del litoral de Languedoc.

El grupo asistente fue consciente que la región de Languedoc no participaba en los grandes movimientos turísticos de la época. Solo habitantes locales y de la región de Toulouse frecuentaban sus playas. Los turistas franceses y extranjeros la ignoraban y pasaban sin detenerse hacia las costas españolas. Cada uno de los representantes de los Ministerios e Instituciones participantes aportó su conocimiento especializado para realizar un breve diagnóstico de la región:

- Características favorables: su posición estratégica en el mediterráneo, las playas de arena vírgenes, la originalidad del cinturón de estanques interiores y el patrimonio cultural e histórico.
- Características negativas: los vientos del mistral y la tramontana, un paisaje sin vegetación, la plaga de mosquitos, un territorio pantanoso y húmedo, la insuficiente infraestructura de comunicación marítima y terrestre con el resto del territorio y la falta de provisión de agua y servicios.

¹⁸⁴ Información obtenida de la transcripción del proceso verbal de la reunión interministerial el 5 de diciembre de 1961. Se desconoce el lugar de la reunión. No fueron invitados los gobernadores de los 4 departamentos de la región. En los primeros documentos oficiales el lugar de intervención es denominado simplemente Languedoc. Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 lfa 108/3. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

Las decisiones tomadas en la reunión involucraron como parte del desarrollo turístico el conjunto de actividades y lugares geográficos que coexistían en la región. En un acta de conclusiones se indicaron los aspectos que condujeron las acciones de la Ordenación Turística:

- El carácter nacional debido a que su magnitud excede los marcos locales y regionales.
- La seguridad de la responsabilidad directa y continua de los poderes públicos o de los organismos adecuados en la ordenación turística.
- Para evitar la especulación se presentó la necesidad de asegurar el dominio del suelo por parte de los poderes públicos antes de realizar cualquier equipamiento.

Las acciones generales para proveer las condiciones favorables que permitirían poner en marcha la ordenación fueron: continuar la erradicación de mosquitos (acción iniciada desde 1958), la adquisición en créditos de la FNAT de las zonas a urbanizar, y la realización de los siguientes estudios:

- a) Estudio para desarrollo de la piscicultura y la conchicultura y la ordenación de los estanques por parte de la Marina Mercante y el Instituto de Pesca.
- b) Estudio para la instauración de futuros puertos deportivos y la habilitación de los estanques para la práctica de deportes náuticos por parte de la Dirección de Puertos y la Comisaría General del Turismo.
- c) Estudio para la reforestación de la zona por parte del Ministerio de Agricultura y el Ministerio de la Construcción.

En la reunión quedó pendiente resolver quien tendría la responsabilidad de dirigir la ordenación turística. La magnitud de la operación exigía una dirección especial capaz de mantener la armonía entre las diferentes administraciones participantes en un largo y continuo periodo. En un principio se consideró crear otra gran Compañía como la de Bas-du-Rhône. En 1962, Valéry Giscard, Ministro de Economía y de Finanzas comentó que el gobierno francés realizaría la ordenación turística solo si se le confiaba la responsabilidad a una nueva forma de administración. Edgar Pisani, Ministro de Agricultura¹⁸⁵ comentó al

¹⁸⁵ Edgar Pisani ejerció la función de *Ministro de Agricultura* en el equipo de Michel Debré de 1961 a 1962 y de Georges Pompidou de 1962 a 1966.

respecto: "L'administration classique, est, en France, parfaitement qualifiée en raison de son implantation, de ses traditions et de sa compétence pour gérer des services publics. Mais lorsque se présente une opération d'une certaine ampleur, mettant en cause toutes les administrations et exigeant les concours de l'état, des collectivités locales et, parfois, du secteur privé, il manque un chef de file, -une **administration de mission**- Le nom était inventé!"¹⁸⁶.

En 1963, La *Ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon* se hizo pública y oficial como la primera operación de gran envergadura de la *Delegación para la Ordenación del Territorio y la Acción Regional* (DATAR). Para dirigirla se estableció como única responsable a la **Misión Interministerial para la Ordenación turística del Languedoc-Roussillon**. De antemano, los objetivos de la *Ordenación Turística del Litoral de Languedoc-Roussillon* fueron establecidos:

- Crear en Languedoc-Roussillon una gran región turística, poniendo en valor sus recursos aún sin explotar.
- Diversificar la economía del Languedoc-Roussillon con las múltiples actividades derivadas del turismo.
- Contribuir al equilibrio de la balanza de cuentas turísticas de Francia atrayendo inversiones extranjeras y ofreciendo a la clientela francesa y extranjera una alternativa de vacaciones concurrentes con relación a las regiones mediterráneas vecinas.

3.4.4.2 Funciones de la Misión Interministerial.

Dependiente directamente del Primer Ministro la *Misión Interministerial para la ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon* estuvo conformada por Pierre Racine (Presidente), Pierre Raynaud (Secretario General), los representantes de los Ministerios

fundadores: *Intérieur, Finances et Affaires Économiques, Trésor, Equipement, Tourisme y Agriculture*; y M. Vagon, Gobernador de la región. La Misión interministerial trabajó en colaboración entre las *Sociétés d'Economie Mixte*, los equipos especializados, los servicios públicos, las empresas particulares, las administraciones locales y el equipo de concepción de arquitectura y urbanismo (*Agencia de Arquitectos*) (Figura 3-11). El primer Presidente Pierre Racine y su Secretario General Pierre Raynaud estuvieron a cargo de la Misión Interministerial desde 1963 hasta 1972, año en que tomó cargo de la Presidencia el arquitecto Jean-Paul Lacaze.

La *Misión Interministerial* gozó de la autoridad máxima en todas las decisiones. En el campo del Urbanismo y Construcción la *Agencia de Arquitectos* compartió responsabilidades equivalentes con el equipo de la *Misión Interministerial*. Juntos tomaron decisiones para conformar la Política turística y el *Plan de Urbanismo de Interés Regional* (1964). Las principales tareas de la Misión Interministerial fueron:

- a) Conocer las necesidades y objetivos de los grupos colaboradores.
- b) Ejercer como interlocutor entre colaboradores y el gobierno.
- c) Obtener los medios para la materialización de los proyectos particulares.
- d) Coordinar y supervisar la ejecución del plan asegurando la armonía entre los diferentes actores.
- e) Vigilar el cumplimiento de los objetivos en un esfuerzo continuo y coherente.

Las responsabilidades de la *Misión Interministerial* fueron respaldadas con el aspecto financiero. El gobierno decidió asignar créditos que provenían del presupuesto general. Los créditos fueron repartidos en el curso de varios años a través de los presupuestos particulares de los Ministerios responsables. En 1963, en la presentación oficial del Programa de Trabajo ante el Primer Ministro Georges Pompidou, el presidente de la *Misión Interministerial*, Pierre Racine expuso las decisiones tomadas en las diversas reuniones periódicas con los colaboradores de la Misión y el equipo de trabajo.

Primer punto, el campo de acción para impulsar el turismo en un principio implicó la actuación en toda la región. En las reuniones se tomó la decisión de reducir la acción a una franja en la costa mediterránea de 180 kilómetros de longitud por 20 kilómetros de ancho. Esta franja abarcaba las costas de cuatro de los cinco Departamentos de la región: *Gard, Hérault, Aude y Pirineos orientales*. En 1976, fue incluido el Departamento de Lozère cuando se amplió el campo de acción al resto del territorio, promoviendo los atractivos de las montañas del interior.

¹⁸⁶ "La administración clásica, está en Francia, perfectamente capacitada en razón de su implantación, de sus tradiciones y de su competencia para gestionar servicios públicos. Pero cuando se presenta una operación de una cierta amplitud, acusando todas las administraciones y exigiendo la cooperación del estado, colectividades locales y a veces, del sector privado, hace falta un jefe de fila, una administración de misión, el nombre estaba inventado!". RACINE, Pierre. *Mission impossible?: l'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon*. Montpellier: Midi Libre, 1980.

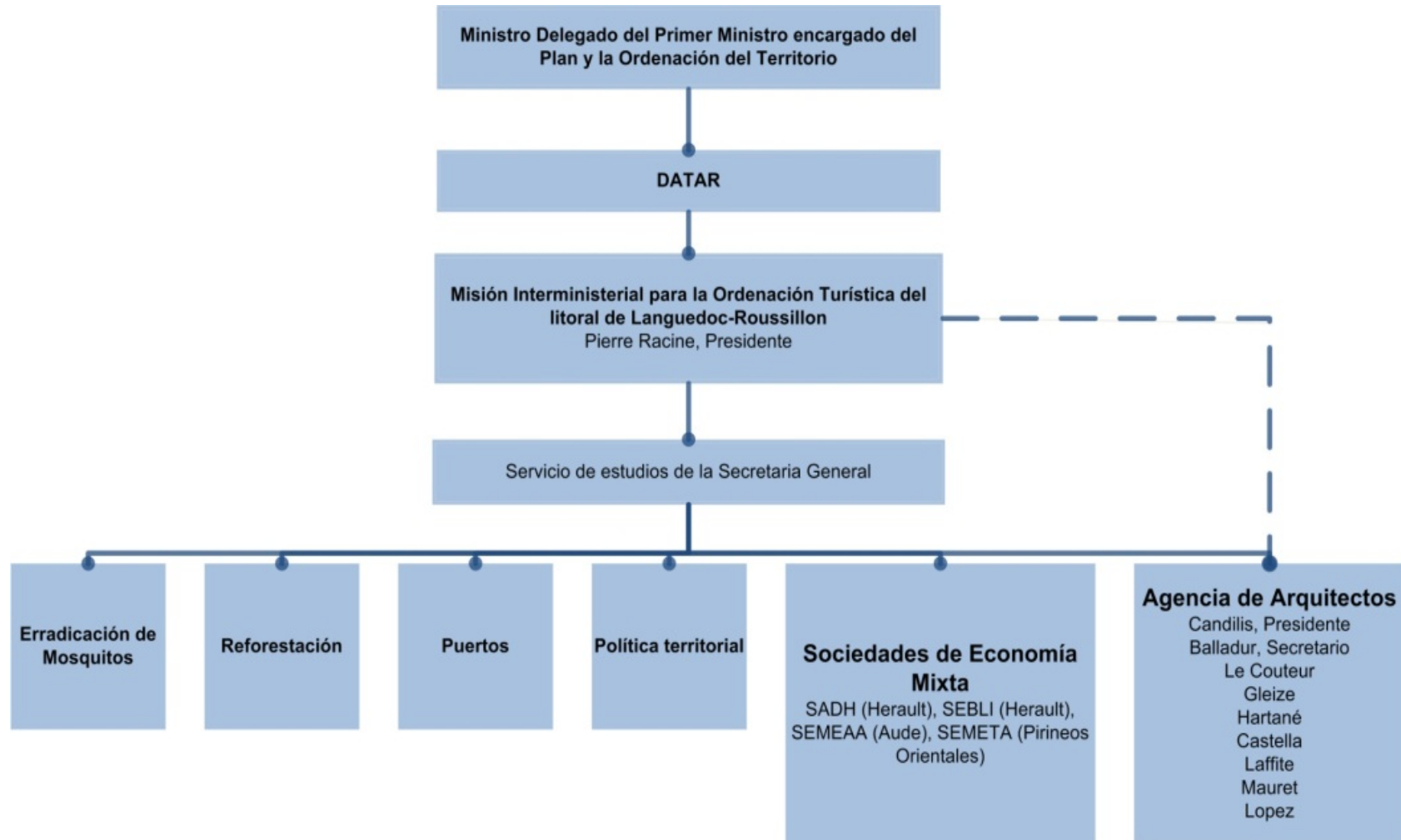


Figura 3-11. Estructura organizativa de la *Misión Interministerial para la Ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon*.

Fuente: Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, n° 2.

Segundo punto, se establecieron las acciones generales que la *Misión Interministerial* llevaría a cabo como responsable: un Plan de Conjunto, una política previa de dominio del suelo, la creación de *villes nouvelles* de vacaciones en el litoral, y obras de infraestructura y urbanización realizadas anticipadamente a cualquier edificación. Tercer punto, conceder prioridad a la creación de estaciones turísticas *ex - nihilo* o *villes nouvelles*: **Port Leucate-Barcarès** y **La Grande-Motte**.

La elección de La Grande-Motte se justificó por la cercanía con Montpellier y la colindancia con la región *Provenza-Alpes-Costa Azul*, lo que en un futuro podría servir como soporte para su desarrollo. La creación de la estación turística de Port Leucate-Barcarès favoreció a dos Departamentos al mismo tiempo, Pirineos Orientales y Aude, puesto que el lugar del emplazamiento -un lido- abarca territorio de los dos Departamentos.

Además de las cuestiones políticas expuestas en la presentación, Pierre Racine declaró que la estación turística de Port Leucate-Barcarès tendría muchas dificultades físicas que vencer debido a que el lugar donde se emplazaría era un sitio desértico y azotado violentamente por los vientos. Interesado de que la ordenación turística fuera un éxito, Pierre Racine solicitó a **Pablo Picasso** su participación para otórgale a la estación turística de Port Leucate-Barcarès el sello característico de un ilustre personaje, a quien le escribió: "*Nous créons au Barcarès, en Catalogne française, une grande station. Nous voudrions planter à ses portes un grand signal qui frapperait le visiteur. Personne plus que vous, dis-je, n'est plus capable de donner à ce signal placé à l'entrée d'une zone de vacances et dans ce pays catalan que vous aimez, une haute signification pour la jeunesse*"¹⁸⁷.

Pablo Picasso aceptó la propuesta y envió el diseño de una *señal* para identificar a la estación (**Figura 3-12**). Se mandó hacer al artista **Carl Nejnar** una reproducción en miniatura a partir del diseño original de Picasso. La *señal* en tamaño original no se realizó aunque por algunos años formó parte de la publicidad turística de la estación. En algunos folletos publicitarios de la época se puede ver la señal localizada al norte de la estación como referente de una zona recreativa.

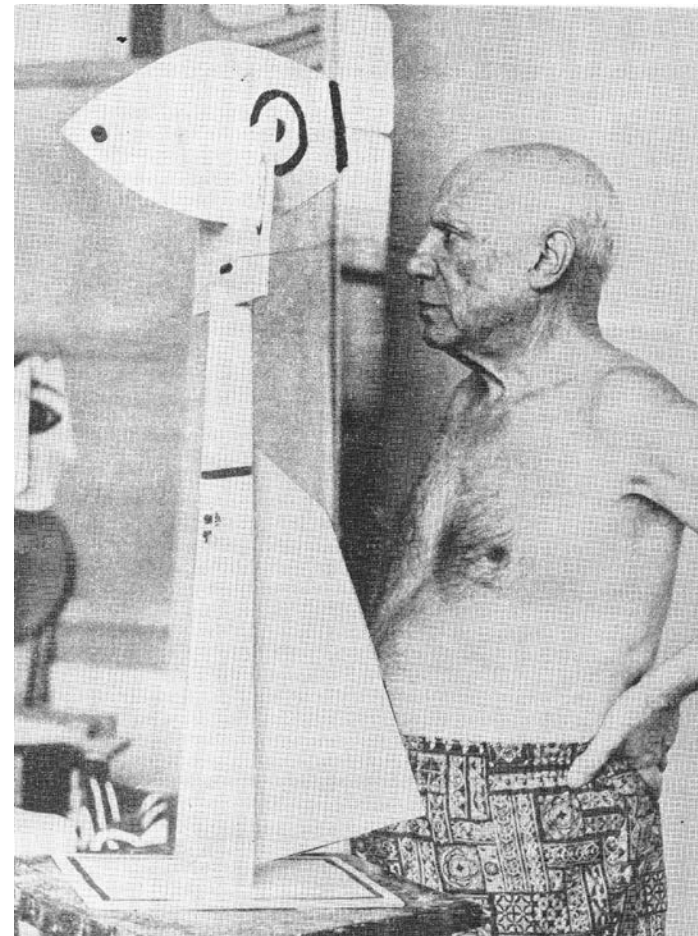


Figura 3-12. Tête de femme. Proyecto de señal de la nueva estación Port Leucate-Barcarès, Pablo Picasso (1957).

Fuente: Le nouveau Barcarès. Une venise catalane. *Les nouvelles littéraires*. 10 avril 1969.

¹⁸⁷ "Nosotros crearemos en Barcarès, en la Cataluña francesa, una gran estación. Quisiéramos colocar en sus puertas una gran señal que impresionara al visitante. Nadie más que usted, digo yo, es más capaz de dar a esta señal puesta en la entrada de una zona de vacaciones y en este país catalán que usted ama, un alto significado para la juventud». RACINE, Pierre. *Mission impossible?: l'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon*. Montpellier: Midi Libre, 1980.

Por último, Racine informó al Primer Ministro que el conjunto de acciones planteadas transitarían sin grandes obstáculos, nada imposible de resolver. Lo único que pudo haber impedido llevar a cabo la operación fue que en 1963, el *Centre Nationale d'Etudes Spatiales* (CNES) planeaba implantar una base de lanzamiento de pequeños satélites en la región de Languedoc-Roussillon precisamente frente al mar. Afortunadamente, en 1964, Georges Pompidou trasladó el proyecto del CNES a Guyana.

3.4.4.3 Política turística de la Misión Interministerial

La política turística establecida por la *Misión Interministerial* orientó significativamente la política de *Ordenación turística de litoral de Languedoc-Roussillon*. En Francia de posguerra existía una insuficiencia de equipamiento para vacaciones de carácter social y colectivo. Con el lema **un turismo para todos** se enfrentaron los cambios y el auge que el turismo había sufrido en la posguerra. Se procuró complacer a todas las nuevas formas de turismo surgidas en los últimos años: naturismo, turismo de negocios y turismo social.

Para favorecer la cohesión social en las estaciones turísticas fue necesario mezclar todas las categorías sociales, hacerlas convivir y volverlas complementarias. El objetivo de una política social del turismo fue abrir a las masas no solo el acceso a las vacaciones sino la libre decisión de sus vacaciones. No obstante, en los últimos treinta años se habían aportado algunas soluciones a tipo este turismo: *auberges de jeunesse*, *campings*, *caravannings*.

La política para un **turismo social** se afrontó de dos formas: En las estaciones turísticas se reservaron a las instituciones sociales una cuarta parte de los terrenos edificables. Los terrenos fueron vendidos con pérdida económica. El precio de venta fue en promedio inferior de dos a tres veces el costo del equipamiento del suelo. En el resto del litoral se crearon numerosos *campings* en cooperación con las municipalidades. Esto contribuyó a impedir la aparición de nuevos *campings salvajes* situados de manera anárquica frente al mar.

Con el tiempo, la introducción de nuevas atracciones turísticas a las estaciones turísticas como el golf o la talasoterapia generaron un giro en las prioridades originales de la política turística de la región para afrontar los cambios radicales en los usos y costumbres de los visitantes de la región (Figura 3-13).



Figura 3-13. Turismo masivo de sol y playa en La Grande-Motte.

Fuente: Propia.

3.5 TRANSFORMACIÓN DEL LITORAL DE LANGUEDOC-ROUSSILLON

3.5.1 EQUIPOS DE TRABAJO.

Para habilitar los escenarios naturales que acogerían a los futuros turistas a lo largo del litoral se efectuaron acciones que provocaron transformaciones físicas en el territorio y en el medio ambiente. Los responsables de la *Ordenación Turística del Litoral de Languedoc-Roussillon* formaron un conjunto de equipos especializados encargados de realizar trabajos específicos antes del comienzo de las obras de urbanización y edificación. Algunos equipos iniciaron sus trabajos previamente a la oficialización en 1963. Los equipos de trabajos especializados fueron:

- Equipo para la Erradicación de mosquitos
- Equipo para la Política territorial.
- Equipo para la Concepción urbana.
- Equipo para el estudio de Puertos Deportivos.
- Equipo para la Reforestación.

3.5.1.1 Equipo para la erradicación de mosquitos

El litoral de Languedoc-Roussillon se caracterizó por estar bordeado por una cadena de estanques, pantanos, zonas húmedas y marismas. Esta peculiar geografía fue favorable para la proliferación por lo menos de cuarenta especies de mosquitos. Además, en ciudades y pueblos no se habían aplicado convenientes reglamentaciones sanitarias en las edificaciones, por lo que había sótanos inundados, fosas sépticas no selladas o redes sanitarias defectuosas que favorecían también la reproducción de los mosquitos. La molestia de sus picaduras fue un verdadero freno a la estancia de turistas. Si la región quería ser un destino turístico debía erradicar de una manera permanente su proliferación.

En 1958, las Administraciones locales gestionaron los apoyos federales para comenzar con la erradicación de mosquitos. En 1959, se concibió la *Entente interdépartementale pour la démoustication* (EID), un organismo público encargado de la erradicación de los mosquitos en los Departamentos de Gard y Hérault, en Languedoc-Roussillon y el Departamento de Bouches-du-Rhône en Provence. En 1963, cuando se creó la *Misión Interministerial*, se consideró que la erradicación de mosquitos era una acción fundamental para poder llevar a cabo la ordenación turística. La erradicación pasó a ser una de sus principales líneas de acción.

El equipo de la *Misión Interministerial* colaboró con la EID con apoyo técnico y financiero en las investigaciones y amplió la erradicación de mosquitos a los cuatros Departamentos del litoral de Languedoc-Roussillon involucrados en la Ordenación turística: Gard, Aude, Hérault y Pirineos Orientales. EL EID estaba compuesto por un Consejo de Administración compuesto por Consejeros Generales representantes de los 4 departamentos, un Director general -asistido por un consejero científico y un secretario personal- y tres Directores: Director administrativo, Director operativo y Director de trabajos sanitarios. Una ley en 1964 facultó a la EID a entrar a las propiedades privadas y efectuar las operaciones de erradicación.

La erradicación de mosquitos en Languedoc-Roussillon tuvo dos campos de acción intervenidos con métodos diferentes: lo rural y lo urbano. En ambos, la lucha por la erradicación tuvo como objetivo solo reducir la reproducción de mosquitos e insectos en general a un nivel soportable para los turistas y habitantes. La lucha por erradicar los mosquitos en las ciudades y pueblos fue mayormente de carácter preventivo. Sobre todo, se vigiló la aplicación correcta de los reglamentos sanitarios en las edificaciones existentes y futuras. La lucha en el medio rural consistió en localizar y atacar los focos de concentración de larvas de mosquitos. Como primera acción se realizó una *carte phytoécologique* de las zonas del litoral. Este documento permitió identificar las zonas de mayor posibilidad de reproducción de ciertas especies de mosquitos.

Existieron tres maneras oficiales de erradicar de insectos y mosquitos:

Erradicación Química: Consistió en exterminar los insectos con insecticidas. La utilización de sustancias tóxicas provocó el peligro de contaminar el agua y la tierra.

Erradicación física: Consistió en eliminar los focos de concentración de larvas de mosquitos y otros insectos. Para ello, se realizaron trabajos de tipo sanitario: saneamiento de terrenos húmedos, relleno pequeños pantanos y mantenimiento de canales y estanques. Los trabajos

fueron realizados a pequeña escala con la ventaja de no afectar peligrosamente el medio ambiente y generar nuevas tierras de uso agrícola.

Erradicación Biológica: Consistió en atacar directamente a la especie afectando su reproducción. Hubo tres formas de hacerlo:

- a) Utilización de animales o insectos predadores -un pequeño pez predador como la gambusia- en los estanques y canales pequeños.
- b) Microbiológica: Consistió en introducir en un organismo una sustancia que contiene los gérmenes de una enfermedad para posteriormente transmitirla. El riesgo fue el de transmitir la enfermedad igualmente a humanos y animales.
- c) Genética: Consistió en la introducción masiva de machos infértiles o incompatibles genéticamente en la población de mosquitos para disminuir la reproducción.

3.5.1.2 Equipo para una Política territorial

En 1962, antes de la creación de la *Misión Interministerial*, las autoridades involucradas en la ordenación del litoral tomaron la decisión de lanzar una Política territorial con el principal objetivo de evitar cualquier especulación territorial antes y después de la operación: *“C’est maintenant un principe bien connu qu’aucune opération d’urbanisme d’une certaine envergure d’urbanisme n’est possible si l’on n’a pas acquis très vite la maîtrise des sols”*¹⁸⁸. La política territorial implicó la adquisición anticipada de terrenos para urbanizarlos antes de ser vendidos a los promotores inmobiliarios. Se esperaba vender los terrenos equipados a un precio similar al costo de los trabajos ejecutados.

Wilfrid Baumgartner, *Ministro de Finanzas*, autorizó a Jacques Maziol, *Ministro de la Construcción*, la compra masiva de terrenos destinados a los futuros asentamientos turísticos. Las negociaciones de compra se condujeron con gran discreción evitando dar a conocer el futuro uso. Se temía que dar a conocer el futuro uso de los terrenos adquiridos podría desencadenar una especulación territorial en toda la región. Únicamente los ediles municipales fueron notificados del destino de la compra. Tan solo se dijo que se harían

¹⁸⁸ *“Es ahora un principio bien conocido que ninguna operación de urbanismo de una cierta envergadura es posible si no se ha adquirido antes el dominio del suelo”*. BARISEEL, A. La politique foncière préalable. *Techniques et Architecture*. 1969, serie 31, novembre, nº 2.

trabajos de dragado de zonas pantanosas, de reforestación o de creación de nuevas tierras agrícolas. La compra anticipada de terrenos fue financiada por el *Fond National des Aménagements Fonciers et Urbains*. La acción correspondió a dos propósitos:

- a) Poner a la disposición del Estado o de las *Sociedades de Economía Mixta* (encargadas de la ordenación) los terrenos de las futuras estaciones.
- b) Crear los precios de referencia con los precios más bajos por los cuales fueron adquiridos los terrenos, es decir, el precio serviría como indicador de compra de los terrenos en todos los lugares donde el Estado tuviera necesidad de realizar los futuros equipamientos destinados al turismo.

El *Commissaire régional à l’aménagement*, Abel Thomas, fue el responsable de la política territorial. Adquirió terrenos con ayuda de negociadores externos a la Administración e intermediarios. La participación de intermediarios permitió guardar en secreto las intenciones del Estado. Cualquier adquisición de terrenos era reportada para su conocimiento y conformidad a M. Bonnaud, *urbaniste en chef* del Estado Francés. Para adquirir los terrenos requeridos para llevar a cabo la ordenación del litoral, la *Misión Interministerial* utilizó diversos instrumentos legales como las *Zones d’aménagement différé* (ZAD)¹⁸⁹.

Se estableció un programa de ZAD para proteger de los especuladores los terrenos susceptibles de ser utilizados para la ordenación turística. Para proteger el precio de referencia, el Estado estuvo facultado para obligar a los propietarios a declarar sus precios de venta en un documento llamado *Déclaration d’intention d’aliéner*¹⁹⁰. En las zonas que fueron decretadas como ZAD, el Estado tuvo derecho preferente en toda transacción inmobiliaria. Si el precio no le convenía podía solicitar que este fuera fijado como en caso de expropiación. La mayoría de los propietarios que se vieron en la obligación de notificar una decisión de preferencia de compra optaron por renunciar a la venta.

Se convirtieron terrenos en ZAD un total de 25,000 ha en tres Departamentos: Hérault (10,300 hectáreas), Aude (10,200) y Pirineos Orientales (4,250) (**Figura 3-14**). Los precios

¹⁸⁹ En 1962, el gobierno francés creó por decreto las *Zones d’aménagement différé* (ZAD), con un objetivo antiespeculativo, evitando que los terrenos necesarios de un proyecto de ordenación pública sean encarecidos al anunciar el proyecto.

¹⁹⁰ Declaración de intención de enajenación.

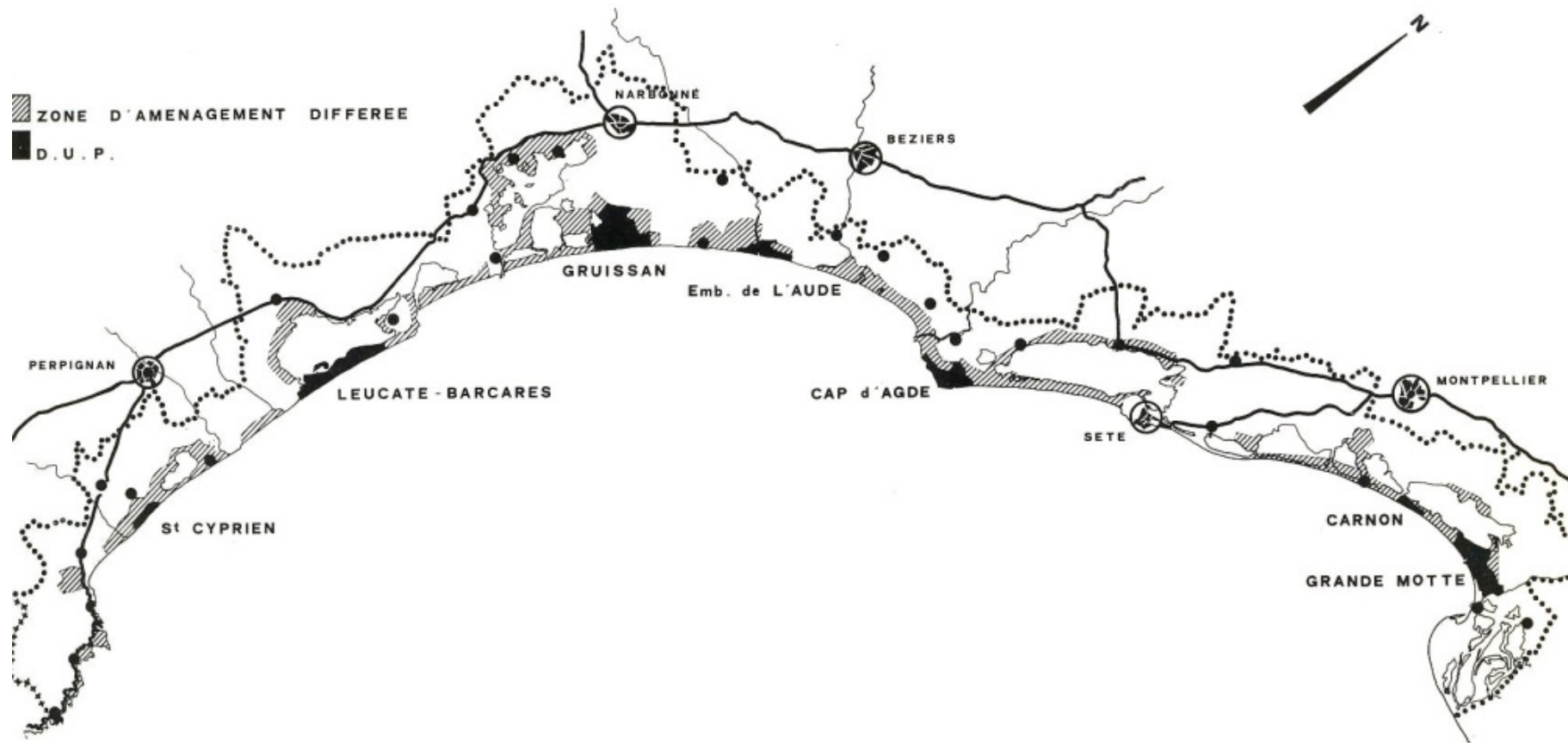


Figura 3-14. Política territorial que determinó las ZAD y DUP en la costa de Languedoc-Roussillon.

Fuente: Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, n° 2.

fijados correspondieron al valor real de suelo, que en la mayoría de los casos eran incultivables, pantanosos o inundables. Cuando el proyecto comenzó a conocerse, los precios corrieron el riesgo de aumentar. Fue necesario declarar algunas zonas *De utilidad pública* (DUP), condición que permite la expropiación.

Para proteger el litoral de posible degradación también se adquirieron terrenos destinados a reservas ecológicas después de que el Ministro de la *Construcción*, se lo planteara a la *Misión Interministerial*: *¿...Pourquoi la mission n'acheté pas de plus grandes surfaces de terrain sur le littoral pour le protéger?*¹⁹¹ En 1963, el *Ministro de Finanzas* le autorizó comprar los primeros terrenos destinados a formar parte de zonas de conservación del litoral.

En 1963, cuando se creó la *Misión Interministerial* ya se habían comprado 1,200 ha en los territorios donde se construirían las nuevas estaciones turísticas. Entre 1964 a 1965, las superficies adquiridas destinados a nuevas estaciones pasaron de 1,250 a 2,820 ha. En 1968, el total de las adquisiciones llegó a 3,450 ha. Gracias al derecho de preferencia, el precio promedio fue de 2.10 francos el m². Los terrenos equipados fueron ofrecidos a promotores y a constructores a un precio que representó en general una sobrecarga inferior al 15% del costo total de la construcción.

3.5.1.3 Equipo para la concepción urbana

El equipo de concepción urbana se formó en 1962 por designación del *Ministro de la construcción*. Fue conformado por un grupo denominado *Agencia de Arquitectos*, encabezado por Georges Candilis y un grupo de arquitectos reconocidos como parte de la tercera generación de arquitectos modernos en Francia. Algunos de ellos participantes directos en el grupo Team 10.

El gobierno confió a la *Agencia de Arquitectos* la organización territorial de la región y la estructura urbana de las nuevas estaciones. Primeramente, el equipo participó en el *Atelier d'Urbanisme de Languedoc-Roussillon* (AULR) realizando estudios preliminares que sirvieron para elaborar el Plan Maestro de la Región. Posteriormente, algunos de los arquitectos fueron nombrados *architectes en chef* de las nuevas estaciones turísticas de dicho

ordenamiento. Los arquitectos colaboradores de la *Agencia de Arquitectos* y sus correspondientes estaciones fueron: **Georges Candilis** (Port Leucate-Barcarès), **Jean Balladur** (La Grande Motte y Port Camargue), **Jean Le Coteur** (Cap d'Agde), **H. Castella** (Valras), **Hartané y Gleize** (Gruissan), **André Gomis** (Balaruc) y **Eugène Beaudouin** (Saint Cyprien).

En 1963, el equipo de Arquitectos ya había realizado estudios suficientes para hacer proposiciones concretas. Habían explorado la región, reconocieron los terrenos, observaron el paisaje y se mezclaron con los habitantes. En 1964, El *Atelier d'Urbanisme de Languedoc-Roussillon* conjuntamente con la *Misión Interministerial* presentaron el **Plan de urbanismo de interés regional** (PUIR).

3.5.1.4 Equipo para el estudio de puertos deportivos

1963, fue constituido el Equipo para el estudio de puertos deportivos en el litoral de Languedoc-Roussillon, integrado por el *Service Maritime des Ponts et Chaussées* y con la dirección de un *Ingénieur en chef*. El estudio implicó la localización de los nuevos puertos deportivos y la propuesta de remodelación de los puertos existentes. Colaboraron en el estudio oficinas de estudios y laboratorios de especialistas hidráulicos y de la ciencia oceánica.

3.5.1.5 Equipo para la Reforestación

Un paisaje desprovisto de vegetación, un clima de fuertes vientos durante todo el año y un suelo pantanoso no generaban un paisaje atractivo a los turistas. Se consideró transformar el paisaje para ofrecer al visitante una nueva alternativa. El Equipo estuvo organizado con especialistas de la *Direction des Forêts du Ministère de l'Agriculture* y la *Office des Eaux et Forêts*. Las acciones fueron la reforestación de grandes áreas del litoral, la implantación de áreas verdes en los terrenos de las futuras estaciones turísticas y la protección de zonas de valor ecológico.

¹⁹¹ *¿...Porque la Misión no compra grandes superficies de terrenos del litoral para protegerlos?. RACINE, Pierre. Mission impossible?: l'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. Montpellier: Midi Libre, 1980.*

au service d'un aménagement rationnel






1 LES PORTS DE PLAISANCE				2 LES COMMUNICATIONS ROUTIÈRES		3 L'ÉQUIPEMENT DES DEUX ENSEMBLES TOURISTIQUES PRIORITAIRES		
	CAPACITÉ FINALE D'ACCUEIL EN BATEAUX DE PLAISANCE	MISE EN CHANTIER	ACHÈVEMENT DES JETÉES ET DES QUAIS		DATE PRÉVISIONNELLE DE MISE EN SERVICE	RÉSEAU	DATE DE MISE EN SERVICE A LA GRANDE-MOTTE / DATE DE MISE EN SERVICE A LEUCATE - BARCARÈS	
LEUCATE BARCARÈS (Grau-Saint-Ange)	1.500 250	printemps 1967 juin 1966	octobre 1968 juin 1967	AUTOROUTES Nîmes - Montpellier - Béziers - Narbonne VOIE LITTORALE RAPIDE Aigues-Mortes Grau-du-Roi La Grande-Motte Carnon R. N. 9 Leucate - Barcarès R. N. 9 VOIES DE DESSERTE Lunel - la mer Aigues Mortes - Aumargues	début 1968		Adductions d'eau juin 1967 / septembre 1967	
LA GRANDE-MOTTE CARNON	1.000 560	juin 1966 été 1967	juillet 1967 1969		octobre 1968			
LE GRAU-DU-ROI	1.000	été 1967	1970		septembre 1969		Téléphone mars 1967 (200 lignes) / juin 1967 (200 lignes) mars 1970 (1.000 lignes) / mars 1970 (1.000 lignes)	
SAINT-CYPRIEN	1.000	juin 1966	été 1968		septembre 1969			1970
PORT-VENDRES BANYULS	Agrandissements et améliorations techniques		Opérations réalisées					

Figura 3-15. "Al servicio de una ordenación racional". Publicidad del programa de obras de la ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon. Fuente: Fondo CANGE-G. Dossier 236 IFA. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

3.5.2 ETAPAS DE TRABAJO.

Las obras de la *Ordenación Turística del Litoral de Languedoc-Roussillon* causaron transformaciones en el paisaje, que en mayor o menor medida afectaron los ecosistemas existentes. Las obras se ejecutaron en etapas que duraron casi veinte años de trabajos constantes con el fin de ver terminadas algunas de las nuevas ciudades turísticas (Figura 3-15).

3.5.2.1 Primera etapa: Grandes obras

La primera etapa de trabajo comenzó en 1958 con las acciones efectuadas antes de ser oficializada la operación: Reforestación de los macizos litorales y Erradicación de mosquitos. Después de la oficialización en 1963, se volvieron aptos los escenarios naturales seleccionados para recibir los futuros asentamientos:

3.5.2.1.1 Creación de Infraestructura

En esta etapa primera etapa se trabajó para crear la infraestructura de comunicación con el exterior de las zonas programadas a reactivarse con el turismo. Se construyó un sistema de autopista y carreteras, se efectuaron obras de infraestructura para el abastecimiento de servicios básicos como agua y electricidad, y se construyeron las primeras instalaciones portuarias como dársenas, canales y diques (Figura 3-16).

3.5.2.1.2 Eliminación de Preexistencias físicas

La costa de Languedoc-Roussillon había permanecido sin urbanizar, solo existían algunas barracas dispersas a lo largo de la costa. Las barracas comúnmente estaban construidas con materiales de poca calidad, emplazadas irregularmente lo que daba una imagen desagradable en el paisaje. Las barracas fueron destruidas y los usos del suelo fueron replanteados con el propósito de reestructurar el paisaje natural.



Figura 3-16. Obras de infraestructura de Port Leucate-Barcarès.

Fuente: Fondo CANGE-G. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 3-17. Urbanización de Port Leucate-Barcarès.

Fuente: Fondo CANGE-G. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

3.5.2.1.3 Cambios de usos y costumbres

El interés por la costa, llevo a las clases populares a trasladarse durante las épocas de vacaciones hacia las costas de Languedoc-Roussillon. La carencia de equipamiento turístico genero los denominados *campings salvajes* que desde décadas anteriores se establecieron a lo largo de la costa sin ninguna instalación sanitaria. Los *campings salvajes* fueron sustituidos por *campings* ordenados y regulados por el plan General.

3.5.2.2 Segunda etapa: Urbanización

Hacia el año 1965, comenzaron los trabajos de urbanización en los terrenos donde se emplazarían las futuras estaciones turísticas. Se acondicionaron los terrenos para posteriormente venderlos a los promotores inmobiliarios, quienes solo tendrían que realizar las obras de edificación de alojamiento y equipamiento. Las obras de urbanización consistieron en la instalación de las redes de servicios básicos, dragados de estanques, secado de zonas húmedas, relleno y nivelación de terrenos, construcción de la estructura vial de las estaciones, definición de espacios públicos y áreas verdes, y la construcción o terminación de las instalaciones portuarias (Figura 3-17).

3.5.2.3 Tercera etapa: Edificación

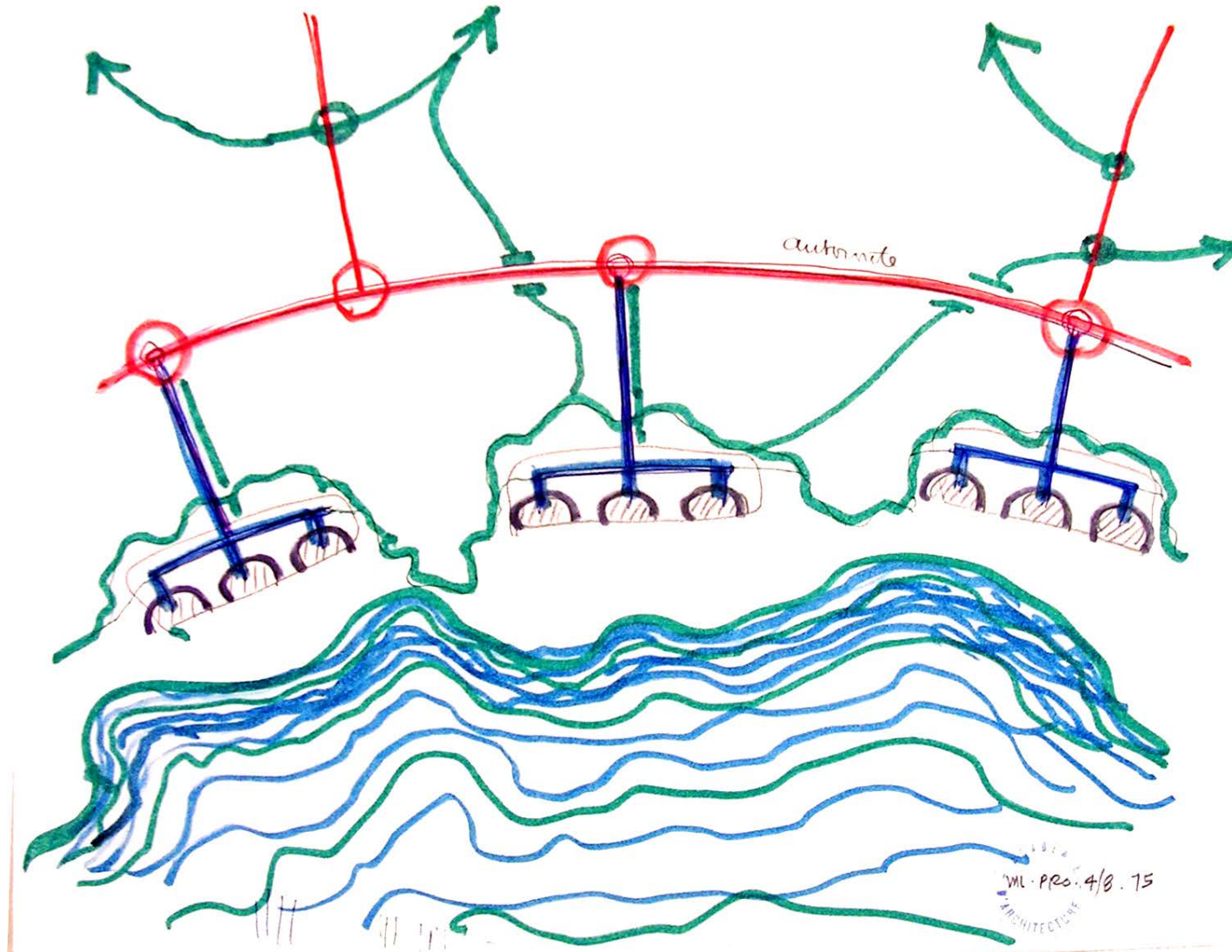
Se decidió iniciar los trabajos de edificación con la construcción de dos estaciones turísticas: La Grande-Motte al noroeste y Port-Leucate y Port-Barcarès al suroeste. Localizadas en ambos extremos del litoral, sus posiciones estratégicas benefició a todos los Departamentos de la región, suscitando un equilibrio en la estructura territorial y funcionando como polos de atracción. La Grande-Motte fue la primera estación turística de fundación *ex - nihilo* que comenzó a construirse en 1967 (Figura 3-18), seguida por: Carnon (1967-1968), Saint-Cyprien (1967), Port Leucate-Barcarès (1968-1969), Port Camargue (1968-1969) y Cap d'Agde (1970-1971).



Figura 3-18. Primeras edificaciones de La Grande-Motte

Fuente: Fondo CANGE-G. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

4. PLAN DE URBANISMO DE INTERÉS REGIONAL 1964



Para conocer las nuevas formas de ordenación del territorio que contribuyeron el desarrollo económico de Francia y hacer un balance de lo realizado en el litoral de Languedoc-Roussillon se estudió el *Plan de Urbanismo de Interés Regional* (PUIR), instrumento legal que definió la nueva estructura de la región.

Para conocer los antecedentes y fundamentos urbanos para la elaboración del plan se analizaron los principios teóricos aplicados en la Ordenación turística que sirvieron de base en la propuesta de la nueva estructura de litoral de Languedoc-Roussillon. Los nuevos modelos de región y estación turística derivan de las nuevas formas de intervención del territorio: la ordenación del litoral a través de *unidades turísticas* y la fundación ex – nihilo de estaciones turísticas. De manera general se describieron las diferentes estaciones turísticas permitió comparar las diferentes propuestas urbanas resultados de un contexto urbano y geográfico.

4.1 NUEVO MODELO DE ORDENACIÓN TURÍSTICA

4.1.1 LA AGENCIA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

En 1963, fue conformada la **Agencia de Arquitectura y de Urbanismo** (AAU) para la Ordenación Turística de Languedoc-Roussillon, denominada oficialmente como **Agence d'Aménagement du Languedoc-Roussillon** (A.A.L.R.). Abel Thomas, Comisario del Gobierno, fue quien propuso al arquitecto Georges Candilis para presidir el equipo responsable de la ordenación turística, a lo que Candilis hizo referencia: «*Comme il fallait des architectes et de techniciens ayant une expérience dans ce domaine, j'avais été appelé. Mes études d'aménagements touristiques outremer et à l'étranger n'avaient pas été oubliées. J'étais considéré comme un spécialiste*»¹⁹².

La *Agencia de Arquitectura y Urbanismo* estuvo conformada por Georges Candilis como Presidente, Jean Balladur, como Secretario General y seis arquitectos más integraron el equipo: Le Couteur, Gleize, Hartané, Castella, Lafitte y López. Algunos de estos arquitectos contaron con colaboradores instalados en Montpellier. El reconocido arquitecto francés Marcel Lods tuvo una colaboración especial en los trabajos de la Agencia, su trabajo consistió primordialmente en estudios específicos de la infraestructura, el equipamiento, el paisaje y los monumentos históricos de la región, así como la aportación de algunas ideas en la concepción urbana. El arquitecto paisajista E. Mauret también se mencionó en algunos documentos como colaborador de la Agencia de arquitectos.

La AAU tuvo como objetivos: la integración de las actividades turísticas al paisaje, la cultura y el patrimonio histórico de la región y generar un medio favorable para su desarrollo físico y social. Esto se manifestó en los comentarios de Candilis: «*Nous n'avons pas seulement construit des routes, des ports, des maisons, beaucoup de maisons, des cités entières pour les vacances, assaini les marécages, éliminé les moustiques, reboisé des milliers d'hectares de terrain, mais nous sommes parvenus à créer cette symbiose, tant souhaitée, entre un*

¹⁹² «*Como hacía falta arquitectos y técnicos teniendo experiencia en el campo, yo había sido llamado. Mis estudios de ordenación turística en ultramar y en el extranjero no habían sido olvidados. Yo había sido considerado como un especialista*». CANDILIS, Georges. *Bâtir la vie: un architecte témoin de son temps*. Paris: Stock, 1977.

élément nouveau, le loisir, et la vie traditionnelle de cette région» ...«*Toutefois, à mon sens, l'œuvre la plus importante qui résulte de ce travail, de cette entente, de cette persévérance, est la création de conditions favorables pour permettre aux hommes de se rencontrer, de se mieux connaître. Et la connaissance conduisant à l'amitié renforce la paix entre les peuples*»¹⁹³.

Los arquitectos de la AAU tomaron el papel de consejeros permanentes de todos los actores y organismos que participaron en la operación. Para guiar la forma de trabajo se estableció un *esquema de intención* que contemplo el desarrollo de etapas habituales: información, diagnóstico, método, doctrina. Esta metodología se complementó con trabajo de campo que consistió en la exploración del territorio, conocimiento del paisaje y estudio del patrimonio construido y cultural, a lo que Candilis comentó: «*Un peu égares dans ce milieu bureaucratique, nous, les architectes, décidâmes sans attendre de commencer seuls le processus d'approche. C'est-à-dire faire la connaissance de la côte, étudier le milieu naturel et le milieu humain, comprendre, comparer et découvrir tous les aspects du problème, pour que notre futur plan ait une base solide*»¹⁹⁴. El arquitecto Jean Le Couteur confirmó el trabajo realizado: «*Nous avons fait des analyses des paysages afin justement d'y inscrire des centres de loisirs et, chaque fois, nous avons tenu à conserver l'esprit du site et à laisser la porte ouverte à l'évolution*»¹⁹⁵.

La primera gran tarea de la AAU fue apoyar y sustentar la aplicación de una *Política de adquisición territorial* para evitar la especulación. Esta tarea demandó una colaboración

¹⁹³ «*No habíamos construido solamente rutas, puertos, viviendas, muchas viviendas, ciudades enteras para las vacaciones, saneados los pantanos, eliminado los mosquitos, reforestado miles de hectáreas de terrenos, también hemos conseguido crear esta simbiosis, tan deseada, entre un elemento nuevo, el ocio, y la vida tradicional de esta región*»...«*No obstante, en mi opinión, la obra más importante que resulta de este trabajo, de esta perseverancia, es la creación de condiciones favorables para permitir a los hombres reunirse, conocerse mejor. Y el conocimiento conduciendo a la amistad profundiza la paz entre los pueblos*». CANDILIS, Georges. *Les loisirs du plus grand nombre en Bâtir la vie: un architecte témoin de son temps*. Paris: Stock, 1977.

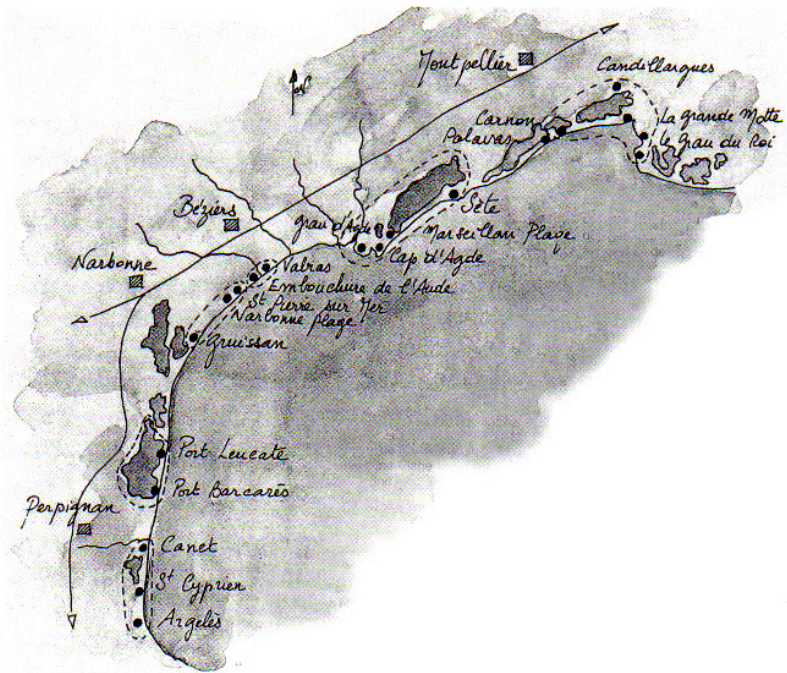
¹⁹⁴ «*Un poco desviado en este medio burocrático, nosotros, los arquitectos, decidimos sin esperar comenzar solos el proceso de acercamiento. Es decir, conocer la costa, estudiar el medio natural y el medio humano, comprender, comparar y descubrir todos los aspectos del problema, para que nuestro futuro plan tenga una base sólida*». CANDILIS, Georges. *Les loisirs du plus grand nombre en Bâtir la vie: un architecte témoin de son temps*. Paris: Stock, 1977.

¹⁹⁵ «*Hemos hecho análisis de paisajes con el fin de inscribirlo en los centros de ocio y, cada vez, conservar el espíritu del sitio y dejar la puerta abierta a la evolución*». L'aménagement touristique des côtes du Languedoc-Roussillon (colloque). *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964-1965, décembre-frévrier, nº 118.

estrecha entre los representantes del Estado y la Agencia. La AAU participó a título de consejero en las decisiones y la localización de los terrenos a adquirir. Diferentes especialistas colaboraron en la valoración de las cualidades del suelo y en las propuestas de infraestructura necesaria. Entorno a la AAU se conformó un equipo de trabajo que poco a poco se fue ampliando con Ingenieros de Ponts & Chaussées y *Eaux & Forêts*, especialistas en reforestación y plantación, en excavación, en saneamiento, en abastecimiento de agua y responsables de la erradicación de mosquitos de la región. Candilis consideró que el trabajo apoyado por especialistas fue una necesidad impuesta por la dimensión de la obra: *“C’est évident, nous sommes des précurseurs d’un travail collectif qu’exige la réalité de notre époque: il est encore trop tôt pour clarifier où sont les vraies limites de la responsabilité collective et des responsabilités personnelles; les deux notions sont indispensables pour ne pas tomber dans le danger d’irresponsabilité généralisée»*¹⁹⁶.

Como resultado de un trabajo en estrecha colaboración del equipo, se realizó una propuesta del *Plan Director*, aceptado en 1963 (Figura 4-1). Posteriormente, se efectuó un estudio profundo de las características geográficas y geopolíticas de la costa, lo que permitió a los arquitectos proponer un *Plan Director de Estructura Urbana de la región*. Paralelamente a la definición urbana, se realizó un *Plan Director de Infraestructura Técnica*. El seguimiento de ambos planes se programó a corto, mediano y largo plazo, tomando en cuenta las tareas de urbanismo, arquitectura y tecnología. Los trabajos de equipamiento e infraestructura incluidos en el *Plan Director de Infraestructura Técnica* fueron los siguientes:

- a) Erradicación de mosquitos.
- b) Red de carreteras y vías rápidas.
- c) Reforestación de la región
- d) Ordenación de estanques interiores.
- e) Abastecimiento de agua potable.
- f) Creación o habilitación de 20 *ports de plaisance*.



¹⁹⁶ *“Es evidente, nosotros somos los precursores de un trabajo colectivo que exige la realidad de nuestra época: es aún demasiado pronto para clarificar donde están los verdaderos límites de la responsabilidad colectiva y las responsabilidades personales; las dos nociones son indispensables para no caer en el peligro de la irresponsabilidad general»*. CANDILIS, Georges. Aménagement Touristique du Languedoc-Roussillon. Création d'une équipe. Fondo CANGE-A-4. Dossier 236 IFA 318/1. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 4-1. Propuesta de Ordenación de la región de Languedoc-Roussillon.
Fuente: PRELORENZO, Claude; PICON, Antoine. *L'Aventure du balnéaire: La Grande Motte de Jean Balladur*. Marseille: Éditions Parenthèses, 1999.

El programa de una primera fase de trabajo de la AAU fue presentado oficialmente en 1964, con el nombre de **PLAN DE URBANISMO DE INTERÉS REGIONAL** (PUIR), aprobado el **26 de mayo de 1964** en el Decreto número: 64375¹⁹⁷. El Plan fue producto de un arduo trabajo de equipo de los actores involucrados: la Agencia de arquitectos, el equipo de estudios preliminares y los diferentes niveles de gobierno de la región. El PUIR pretendió en todo momento alcanzar el equilibrio entre las necesidades del desarrollo turístico y la conservación del patrimonio litoral. Adaptándose a los cambios, el PUIR sufrió leves modificaciones en 1969 (**Figura 4-2**).

4.1.2 LA PERSONALIDAD DEL ARCHITECTE EN CHEF

“La intervention de l’architecte en chef de la station a pour objet de veiller à l’unité architecturale de l’ensemble, au respect de plan de masse, et à la conformité des constructions aux projets».

*“La intervención del **architecte en chef** de la estación tiene por objeto de vigilar la unidad arquitectónica del conjunto, respecto al plan de masse y a la conformidad de la construcciones de los proyectos»¹⁹⁸.*

Después de ser aceptado el *Plan Director de Estructura Urbana de la región* por parte del Gobierno Francés, la Misión Interministerial designó a uno o dos arquitectos responsables de la concepción urbana y arquitectónica de cada una de las futuras estaciones turísticas. La personalidad del **architecte en chef** de Monumentos Históricos Nacionales utilizada en Francia desde el siglo XIX para reconocer a los arquitectos expertos en restauración de un edificio o de un conjunto monumental fue retomada en la Ordenación turística de litoral de Languedoc-Roussillon. La personalidad fue adaptada a las exigencias específicas de la época y de la envergadura de la operación turística.

A escala territorial los *architectes en chef* fueron responsables de integrar los asentamientos turísticos en la región y definir las actividades complementarias para ofrecer diversidad de

atractivos a los visitantes. A escala urbana tomaron la entera responsabilidad de la concepción urbana y arquitectónica de las estaciones turísticas. El conjunto de estaciones fueron concebidas con un carácter complementario entre ellas. Los *architectes en chef* realizaron los *Planes de Urbanismo* de las estaciones turísticas y la respectiva reglamentación urbana y arquitectónica. Fueron responsables de dar el visto bueno de todos los proyectos arquitectónicos vigilando la buena inserción en el *plan de masse* y supervisaron el proceso de construcción de las edificaciones. La práctica fue sugiriéndoles la renovación de los distintos reglamentos. Los *Planes de Urbanismo* fueron sustituidos por los **Planes de Urbanismo Municipales**. Las leyes y normas para fomentar la conservación del litoral se gestionaron durante el proceso.

La participación del *architecte en chef* de las estaciones turísticas tuvo por objeto vigilar la unidad arquitectónica del conjunto, la concordancia de las construcciones con los proyectos y el uso correcto del *plan de masse*. Todos los proyectos, no obstante respetaran la reglamentación relativa al permiso de construcción debieron previamente a su ejecución recibir la aprobación del *architecte en chef* de la estación, quien para aceptar la ejecución de las obras tenía el derecho de solicitar a los arquitectos responsables todos los planos y documentos de detalles.

4.1.3 SOCIEDADES DE ECONOMÍA MIXTA

Las *Sociedades de Economía Mixtas* (SEM) son sociedades anónimas cuyo capital proviene mayormente de una o varias entidades públicas. Son sociedades sin finalidad lucrativa y agrupan a los representantes de las Colectividades locales y de las Cámaras de Comercio. Su presidente es comúnmente un político local. En Languedoc-Roussillon se confió el desarrollo de cada una de las unidades turísticas a una *Sociedad de Economía Mixta* con la participación en la Ordenación territorial y en el desarrollo urbano.

Varias *Sociedades de Economía Mixta* ordenaron y gestionaron la urbanización de las estaciones de la Ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon. Las SEM realizaron la infraestructura de las estaciones (comunicación, instalaciones deportivas) y se encargaron de la comercialización y venta de los terrenos urbanizados. Para la edificación residencial se establecieron como promotoras inmobiliarias las **Sociétés d’Aménagement**, supervisadas directamente por los *architectes en chef*.

¹⁹⁷ CANDILIS, Georges. Aménagement Touristique du Languedoc-Roussillon. Création d’une équipe. Fondo CANGE-A-4. Dossier 236 IFA 318/1. *Centre d’Archives d’architecture du XXe siècle de l’Institut français d’architecture*.

¹⁹⁸ Règlement d’Architecture. Zone d’Urbanisation Préférentielle de La Grande-Motte. 1ère Tranche. Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA 108/1. *Centre d’Archives d’architecture du XXe siècle de l’Institut français d’architecture*.

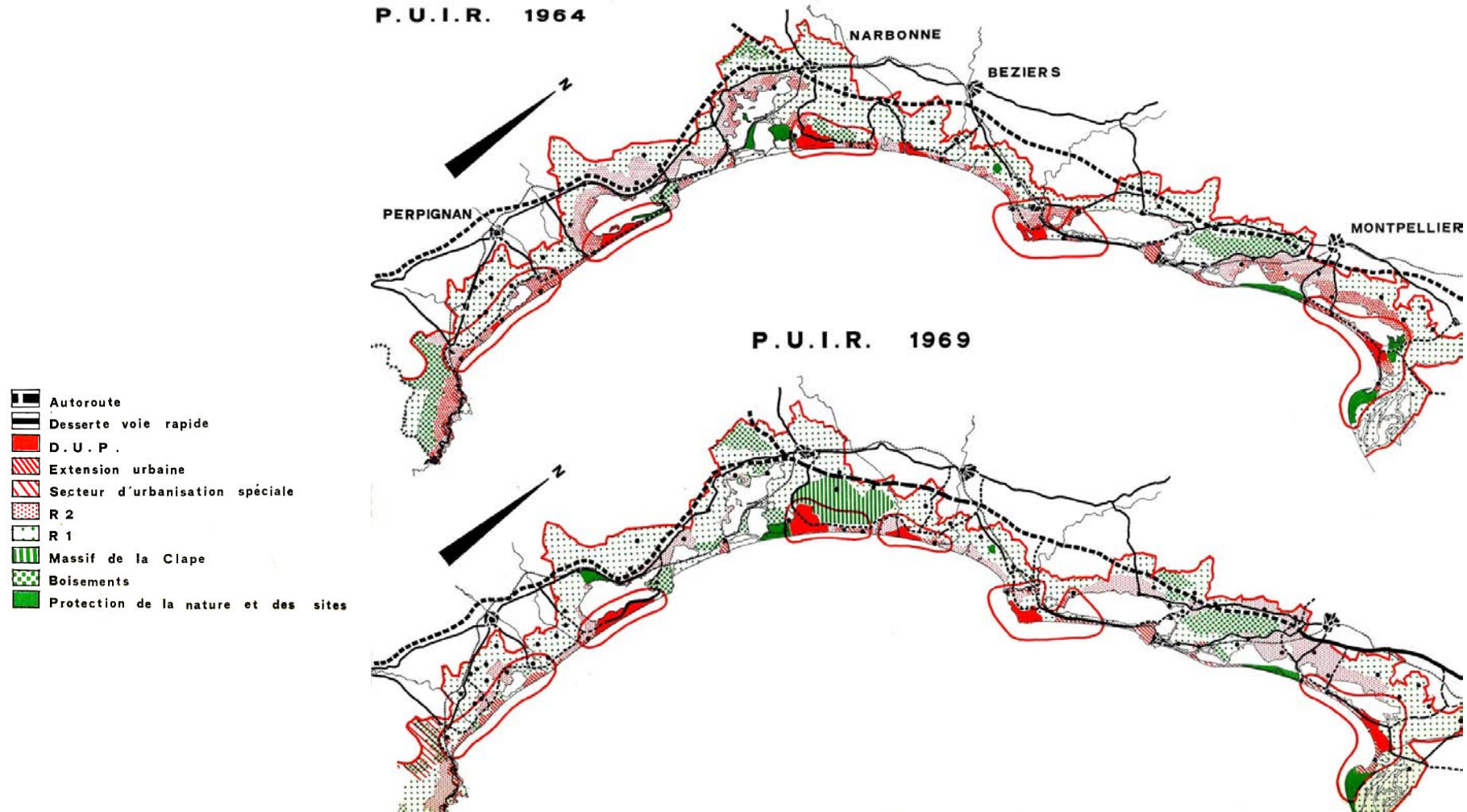


Figura 4-2. Plan de Urbanismo de Interés Regional de 1964 y la modificación de 1969.

Fuente: Fondo CANGE. Dossier 373 IFA 104/1. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

4.1.4 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

El arquitecto y urbanista francés Marcel Lods, tuvo una colaboración especial con el equipo de la *Agencia de Arquitectura y Urbanismo* en los trabajos a escala territorial. No tuvo participación directa en la concepción urbana de las estaciones. **Marcel Lods** efectuó un estudio profundo de la región de Languedoc-Roussillon para conocer el marco natural y cultural de la futura Ordenación turística: «*En réalité, mes études étaient préparatoires à un plan de masse, il s'agit plutôt d'idées générales, mais je crois très importante la liaison entre la zone côtière et l'intérieur du pays car si on ne les prévoit pas, les réserves seront livrées à la spéculation*» (Marcel Lods)¹⁹⁹.

Los estudios preparatorios de la Ordenación turística de Marcel Lods forman parte del fondo de archivos del *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*. Entre los trabajos realizados por el arquitecto existe un estudio del patrimonio histórico, natural y cultural de la región, lo que demuestra refleja el interés del arquitecto por implementar un desarrollo turístico total e integral en la región. Lods considero idóneo el territorio de la costa para el desarrollo de un turismo masivo de sol y playa y el territorio del interior de la región factible para el desarrollo de un turismo rural: «*On a proposé un équipement de l'arrière-pays, mais jusqu'ici, personne n'a pris position. Seulement on ne donne pas les moyens de faire l'étude à l'échelle à laquelle elle devrait être faite*» (Marcel Lods)²⁰⁰.

Con el tiempo, la Misión Interministerial decidió no actuar territorio adentro e implementar una Ordenación turística solamente en el litoral de la región. Además, el arquitecto Marcel Lods planteó los esquemas de una **estructura urbana de la región** y una **estructura urbana de las estaciones turísticas**. Estos esquemas sirvieron de base para la propuesta de la

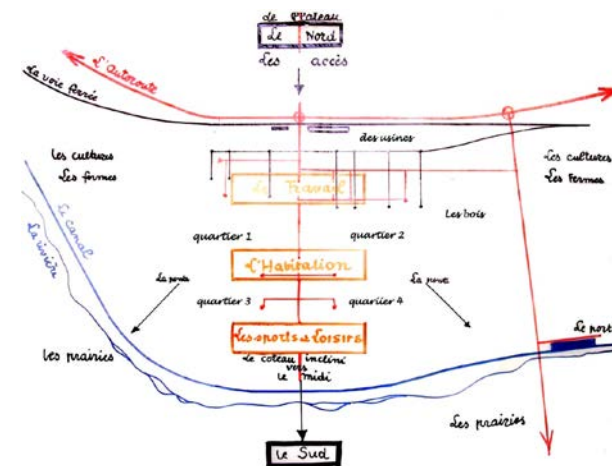
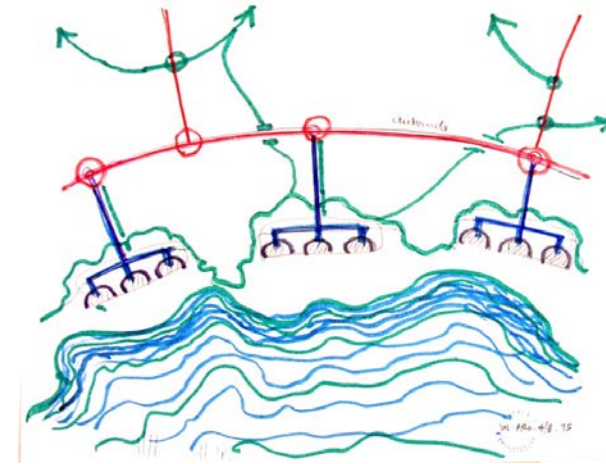


Figura 4-3. Principio de unidades turística. Marcel Lods, 1962-1964.

Fuente: Fondo LODS H-62-1. Dossier 323 AA 64/2. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 4-4. Estructura urbana de una estación turística. Marcel Lods.

Fuente: Fondo LODS H-62-1. Dossier 323 AA 64/2. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

¹⁹⁹ «*En realidad, mis estudios previos para un plan de masse, trata más que nada de ideas generales, pero yo creo muy importante la relación entre las zonas costeras y el interior de país porque si no lo prevemos, las reservas serán entregadas a la especulación*» (Marcel Lods). L'aménagement touristique des côtes du Languedoc-Roussillon (colloque). *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964-1965, décembre-février, N° 118.

²⁰⁰ «*Propusimos un equipamiento país adentro, pero hasta ahora nadie ha tomado posición. Solamente no se dan los medios para hacer el estudio a escala a la cual debería ser*» (Marcel Lods). L'aménagement touristique des côtes du Languedoc-Roussillon (colloque). *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964-1965, décembre-février, n° 118.

Agencia de Arquitectura y Urbanismo. La propuesta de estructura urbana de la región tiene como eje conductor la autopista que recorre la región separada de la costa. En ciertos puntos, la autopista se conecta con los núcleos urbanos con funciones turísticas se localizan en la costa a través de carreteras. Los núcleos urbanos están conectados entre sí por carreteras locales. Esta idea generó lo que posteriormente se denominó *unidad turística* (Figura 4-3).

La propuesta urbana de Marcel Lods de la estructura urbana de las estaciones dedicadas al turismo no difirió mucho de la propuesta final de los *architectes en chef* de las estaciones turísticas. En un croquis de Marcel Lods se observa el emplazamiento de una ciudad frente al mar. Las vías de comunicación terrestre -automóviles y ferrocarril- provenientes del exterior no penetran la ciudad. El acceso a la ciudad se ubicó en el lado opuesto a la playa. Las tres grandes funciones en la ciudad fueron localizadas en áreas separadas entre sí: trabajo, habitación y deportes y ocio. La zona de habitación está dividida en barrios próximos a la zona destinada a actividades de ocio y deporte. La zona dedicada al trabajo está compuesta de fábricas, lo que hace suponer que el arquitecto considero esencial que la nueva estación debía ofrecer las fuentes de trabajo complementarios al ocio para permitir el equilibrio económico en la nueva ciudad. El equipamiento turístico muestra una arquitectura indistinta a la de una ciudad no destinada al turismo (Figura 4-4, Figura 4-5).

4.1.5 PRINCIPIOS RECTORES DEL PLAN

El *plan de urbanismo de interés regional* de 1964 siguió unos principios rectores comunes para el conjunto de la costa. Se pueden resumir en los siguientes puntos:

- Unificar y equilibrar la organización turística y económica de 200 km de costa del litoral de acuerdo a las necesidades y aspiraciones de nuestra época para crear un verdadero conjunto.
- Diversificar cada una de las partes apoyándose en las diferencias marcadas por la naturaleza y la historia.
- Determinar conjuntos económicos de una dimensión apropiada para ofrecer a los veraneantes una gama completa de equipamientos modernos y de calidad de toda naturaleza.

- Dar al litoral de Languedoc-Roussillon una personalidad propia que la distinga de las regiones balnearias comparables -francesas o extranjeras- y le permita competir favorablemente con ellas.
- Contribuir al enriquecimiento del conjunto de la región y mantener su población. El plan de ordenación debe organizar la difusión de la actividad turística en el interior de la región.
- Permitir una programación correcta de trabajos para facilitar el financiamiento y el equipamiento.

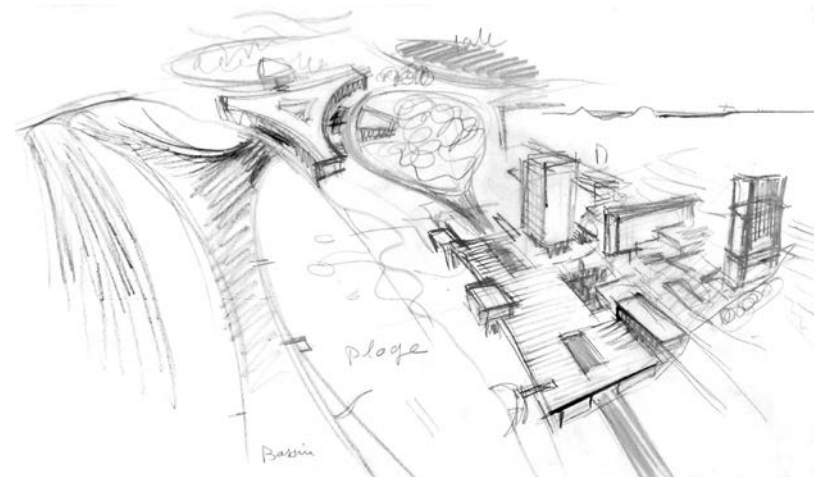


Figura 4-5. Croquis de una estación turística, Marcel Lods.

Fuente: Fondo LODS H-62-1. Dossier 323 AA 64/2. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

4.1.6 ESTRUCTURA URBANA DE LA REGIÓN

Las características geográficas y culturales, la dimensión y los objetivos de la *Ordenación turística de litoral de Languedoc-Roussillon* fueron imposibles de adaptar a cualquier modelo establecido, por lo que, se dieron a la tarea de proponer una nueva forma de estructura el territorio. El *Plan de Urbanismo de Interés Regional* (PUIR) de 1964 estableció un nuevo modelo de región turística planteando una alternativa al modelo tradicional de ciudad balnearia. Los arquitectos realizadores del PUIR no comulgaban con la urbanización continua y anárquica de la Costa Azul ni con el uso excesivo del suelo de las costas españolas. Consideraron como única referencia aceptable la urbanización de las costas del Mar Negro. Georges Candilis comentó en relación al tema: «*Éviter de construire un mur d'équipements touristiques désordonnés, comme cela s'est fait sur la Côte d'Azur, mais, au contraire, localiser et adapter les installations aux lieux les plus favorables, en fonction du site naturel et humain caractérisé par le centre urbain le plus proche*»²⁰¹.

4.1.6.1 Unidades Turísticas

Le plan d'urbanisme d'intérêt régional: "...Il indique les options principales qui organisent à long terme le développement de la région; unités touristiques comportant un certain nombre d'équipements, zones de nature préservées de toute urbanisation anarchique, grandes structures: ports et routes".

El plan de urbanismo de interés regional: "...indica las opciones principales que organizan a largo plazo el desarrollo de la región; unidades turísticas comportan cierto número de equipamientos, zonas de naturaleza protegidas de toda urbanización anárquica, grandes estructuras: puertos y carreteras".

El PUIR estableció una estructura urbana de la región basada en una serie de **unidades turísticas** (Figura 4-6, Figura 4-7) de carácter urbanizable que agrupan una o varias estaciones turísticas y espacios naturales intermedios para desarrollar actividades complementarias a las unidades. Cada *unidad turística* tiene como referencia geográfica la proximidad a una ciudad importante. La ubicación estratégica de las estaciones turísticas tuvo como fin atraer constantemente visitantes motivados por la cercanía. La afluencia de visitantes permitiría

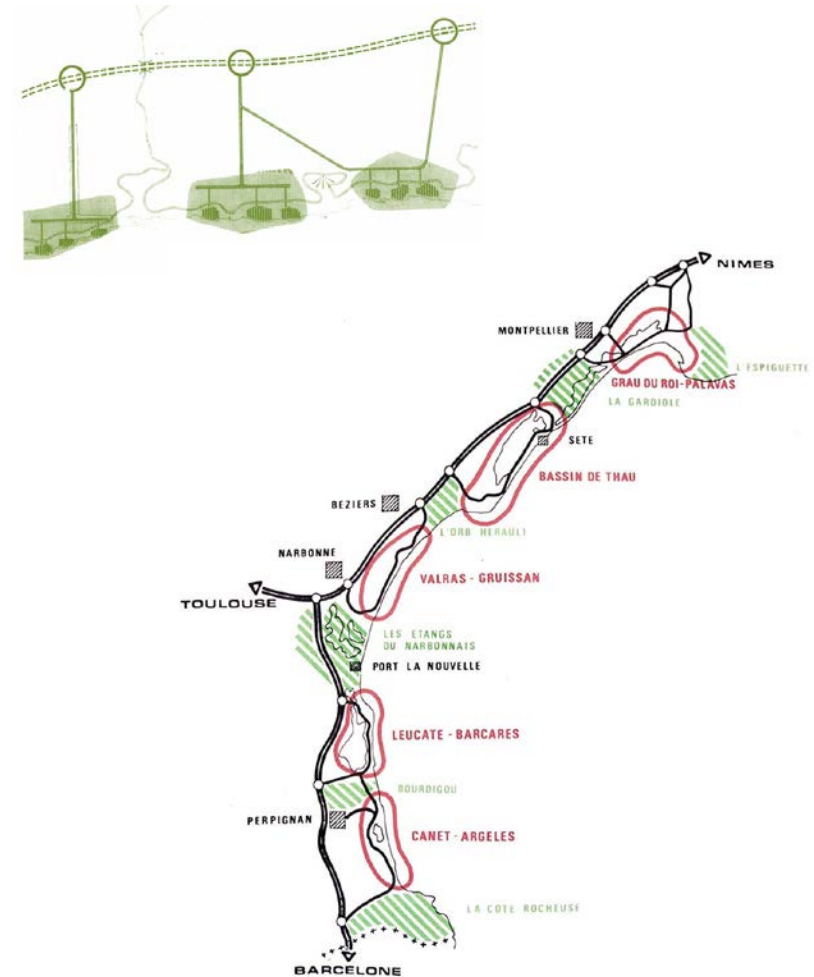


Figura 4-6. Esquema del principio de *unidades turísticas*.

Fuente: Agence d'urbanisme. *Projet d'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon*, France. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1964, février-mars, n° 112.

Figura 4-7. Esquema de las 5 *Unidades turísticas* realizadas para la *Ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon*.

Fuente: Fondo CANGE. Dossier 263 IFA 160. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

²⁰¹ «*Evitar construir un muro de equipamientos turísticos desordenados, como aquella hecha en la Costa Azul, al contrario, localizar y adaptar las instalaciones en los lugares más favorables, en función del sitio natural y humano caracterizado para el centro urbano el más próximo*». CANDILIS, Georges. *Les loisirs du plus grand nombre* en *Bâtir la vie: un architecte témoin de son temps*. Paris: Stock, 1977.

rentabilizar los equipamientos urbanos dispuestos en los nuevos asentamientos: *“Dans l’unité touristique, des équipements de haute qualité sont groupés dans un secteur déterminé et trouvent donc une meilleure rentabilité; ils assurent des échanges faciles qui donnent un style de vie nouveau aux populations en vacances”*²⁰². Las grandes extensiones de área verde entre las *unidades turísticas* no podían ser urbanizadas, fueron destinadas para crear reservas naturales o establecer *campings* ordenados e higiénicos. La acción de proteger estas zonas permitió el desarrollo del turismo sin comprometer el medio natural: *«Nous devons réagir contre ce laisser-aller et surtout engager une vaste politique de protection de la nature. Nous la restaurerons même là où la négligence des hommes là déjà défigurée ou détruite»*²⁰³.

Inicialmente, el programa de intervención en la región del PUIR contempló la creación de 6 *unidades turísticas*: **Grau-du-Roi - Palavas, Bassin de Thau, Gruissan, Leucate - Le Barcarès, Canet - Argelès y L’Embouchure de l’Aude** (Tabla 4-1). Finalmente, solo 5 *unidades turísticas* fueron impulsadas. La *unidad turística* de *L’Embouchure de l’Aude* localizada en el delta de río Aude no fue realizada. En este caso, los atributos físicos y paisajísticos del emplazamiento previsto fueron utilizados para llevar a cabo un desarrollo turístico que no mantuvo el nombre ni el concepto anterior. Los proyectos específicos de cada una de las *unidades turísticas* fueron realizados por los *architectes en chef*. Algunos arquitectos fueron asignados directamente tras haber trabajado en la *Agencia de Arquitectura y Urbanismo para la Ordenación de Languedoc-Roussillon*. En algunos casos, les fue asignada la responsabilidad de realizar los proyectos urbano-arquitectónicos de las estaciones turísticas correspondientes a la *unidad turística* de la cual eran responsables.

Los *architectes en chef* pretendieron en todo momento de dotar de una expresión diferente a cada unidad turística. Esta postura fue considerada desde los inicios puesto que los lugares donde se desarrollarían las unidades fueron elegidos precisamente por contener características singulares para enfatizar la diferencia en el conjunto y ofrecer alternativas:

²⁰² *“En la unidad turística, los equipamientos de alta calidad son agrupados en un sector determinado y encuentran una mejor rentabilidad, aseguran los intercambios fáciles que dan un estilo de vida nuevo a la población en vacaciones”*. RAYNAUD, Pierre. Une opération d’aménagement du territoire. Une expérience administrative. Une nouvelle conception d’urbanisme. *Techniques et Architecture*. 1969, serie 31, novembre, n° 2.

²⁰³ *“Debemos reaccionar contra el descuido y sobretudo emprender una vasta política de protección de la naturaleza. Nosotros la restauraremos ahí donde la negligencia de los hombres ya la desfiguró o destruyó”*. RACINE, Pierre. *Mission impossible?: l’aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon*. Montpellier: Midi Libre, 1980.

*“D’une conception originale, chaque unité devait être différente des autres par sa forme et son esprit”*²⁰⁴, *«Il ne s’agit pas de remplir les 180 km de côtes avec des établissements de loisirs, dans la région du Languedoc-Roussillon, comme sur la Côte d’Azur ! Nous avons essayé de garder la nature et en même temps d’utiliser les points susceptibles de recevoir une densification des loisirs, en créant de grandes unités de loisirs localisées. Tous ces unités sont différentes les unes par rapport aux autres, et chacune de ces unités a son propre caractère, pour permettre à l’homme de choisir»*²⁰⁵.

4.1.6.2 Estaciones turísticas

Les plans-masse des stations nouvelles: *ils dessinent la structure des nouvelles stations que l’Etat a décidé de créer sur les terrains acquis. Elaborés par un architecte désigné, ils définissent également les grandes lignes de masses à construire. Ce sont ces plans qui permettent aux sociétés d’économie mixte d’établir le programme d’équipement des terrains, les tranches de réalisation et les lotissements.*

Los plans-masse de las estaciones nuevas: *diseñan la estructura de las nuevas estaciones que el Estado ha decidido crear en los terrenos adquiridos. Elaborados por un arquitecto designado, definen igualmente las grandes líneas de volúmenes a construir. Son los planes que permiten a las sociedades de economía mixta de establecer el programa de equipamiento de los terrenos, los trazos de realización y las parcelaciones.*

Las *unidades turísticas* estuvieron conformadas esencialmente de asentamientos urbanos dedicados exclusivamente al desarrollo del turismo, llamadas comúnmente **estaciones turísticas**²⁰⁶, en un promedio de 2 estaciones por cada unidad. Las estaciones turísticas se emplazaron en terrenos pertenecientes al Estado y su extensión física era de 700 hectáreas

²⁰⁴ *“En una concepción original, cada unidad debía ser diferente de las otras por su forma y su espíritu”*. CANDILIS, Georges. *Bâtir la vie: un architecte témoin de son temps*. Paris: Stock, 1977.

²⁰⁵ *«No se trata de llenar los 180 km de costa con establecimientos de ocio, en la región de Languedoc-Roussillon, como en la Costa Azul!. Nosotros intentamos cuidar la naturaleza y al mismo tiempo de utilizar los puntos susceptibles de recibir una densificación de loisirs, creando grandes unidades de ocio localizados. Todas esas unidades son diferentes unas en relación a las otras, y cada de estas unidades tienen su propio carácter, para permitir al hombre elegir»*. 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*.

²⁰⁶ Traducción de la palabra francesa *station touristique*, manera común para referirse a una ciudad que dispone de equipamiento turístico importante, favorece las estancias temporales y las actividades de ocio. También denominadas con menor frecuencia *ville touristique*.

Unidad turística	Architecte en chef unidad turística	Estación turística	Architecte en chef estación turística	Sociedad de Economía Mixta
GRAU-DU-ROI-PALAVAS	Jean Balladur	La Grande-Motte	Jean Balladur	S.A.D.H.
		Grau-du-Roi-l'Espiguette (Port Camargue)	Jean Balladur	Chambre de Commerce de Nîmes
		Carnon	P. Mertens	S.A.D.H.
BASSIN DE THAU	Jean Le Couteur	Cap d'Adge	Jean Le Couteur	S.E.B.L.I.
		Balaruc	André Gomis	-
GRUISSAN	R. Gleize y E. Hartané	Gruissan	R. Gleize y E. Hartané	S.E.M.E.A.A.
LEUCATE-LE BARCARÈS	Georges Candilis	Leucate	Georges Candilis	S.E.M.E.A.A.
		Le Barcarès	Georges Candilis	S.E.M.E.T.A.
CANET-ARGELÈS	Georges Candilis	Saint-Cyprien	E. Beaudouin y J. Genard	S.C.A.T.S.C.Y.
		Canet-Plage	J. Genard	-
L'EMBOUCHURE DE L'AUDE	H. Castella y P. Laffite	L'Embouchure de l'Aude	H. Castella y P. Laffite	S.E.M.E.A.A.

Tabla 4-1. Programa de unidades turísticas y estaciones turísticas de la Ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon.

Fuente: Aménagement Touristique du Littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, nº 2.

aproximadamente. Localizadas en lugares estratégicos del litoral las estaciones turísticas desempeñan el papel de **polo de atracción** de los servicios y equipamientos colectivos necesarios para el desarrollo de las actividades de ocio en la unidad turística. Las primeras estaciones construidas en los años 1960 (La Grande-Motte y Port Leucate-Le Barcarès) están ubicadas en extremos opuestos de la región de Languedoc-Roussillon. El objetivo fue estimular en el espacio intermedio de la región, la construcción de las otras estaciones turísticas programadas.

Contrariamente a las ciudades balnearias del siglo XIX, las estaciones turísticas de Languedoc-Roussillon están constituida en torno al **Puerto Deportivo**, predominando la estrecha conexión del alojamiento con el equipamiento turístico, como lo manifiesto Pierre Raynaud: "Il faut que l'investissement d'hébergement soit valorisé par l'existence des équipements d'animation"²⁰⁷. En la estructura urbana se eliminaron los elementos urbanos más importantes como lo fueron el **paseo marítimo** tradicional y el **frente de mar** formado por las edificaciones con fachada al mar. El equipamiento turístico fue dedicado y adaptado al nuevo turismo masivo de sol y playa. El tradicional Gran Hotel y el Casino fueron remplazados por equipamiento colectivo necesario para la distracción, el deporte o manifestaciones culturales.

La pluralidad de personalidades de los *architectes en chef* asignados para el diseño de las estaciones dio una identidad propia a cada estación evitando el anonimato, la monotonía y la repetición, y así, ofrecer escenarios alternativos a los visitantes. Los arquitectos manifestaron diferencias en la concepción urbana y arquitectónica de las estaciones turísticas manteniendo cierta unidad entre ellas. En ellas vimos reflejadas distintas interpretaciones de la misma visión moderna de la arquitectura.

De acuerdo a la manera de emplazarse se produjeron dos tipos de estaciones turísticas. Las estaciones turísticas de fundación *ex - nihilo*, emplazadas en terrenos vírgenes sin ninguna referencia cultural e histórica: **La Grande-Motte, Port Camargue, Balaruc y Port Barcarès y Port Leucate**. Las estaciones turísticas integradas a un asentamiento existente, emplazadas en terrenos colindantes a pequeños pueblos de pescadores: **Gruissan, Cap d'Agde, Saint Cyprien, Carnon y Canet-Plage**.

²⁰⁷ "Hace falta que la inversión de vivienda sea valorizada por la existencia de equipamientos de animación". RAYNAUD, Pierre. Une opération d'aménagement du territoire. Une expérience administrative. Une nouvelle conception d'urbanisme. *Techniques et Architecture*. 1969, serie 31, novembre, n° 2.

4.1.6.3 Vialidades y comunicación

El *Plan de Urbanismo de Interés Regional* contemplo la comunicación terrestre y marítima para conectar la región de Languedoc-Roussillon interior y exteriormente a través de un sistema de puertos deportivos y un sistema jerárquico de carreteras. Antes de la operación, la región contaba solamente con algunos puertos de pescadores de poca importancia, los cuales, fueron remodelados y ampliados para formar parte de una red marítima junto con puertos deportivos de creación *ex - nihilo*.

La *Agencia de Arquitectura y Urbanismo* propuso la circulación automovilística separada de la orilla del mar como rechazo a anteriores soluciones en el mediterráneo en donde la carretera o vía del tren se localizan muy próximas a las costas separándolas de los asentamientos. La separación de la autopista de la costa conservaría la privacidad de los nuevos espacios turístico. La autopista propuesta (A9 Perpignan-Montpellier-Nimes), ubicada a 20 km de la costa (paralela a la antigua carretera E15), atraviesa la región conectando a las principales ciudades de la región, asimismo, comunica a la región de Languedoc-Roussillon al oeste con España y al este, con Francia y el resto de Europa. A lo largo de la autopista emergen una serie de carreteras locales dirigidas a las unidades turísticas. Mediante carreteras municipales se conectan entre si las unidades turísticas y las estaciones turísticas (Figura 4-8)

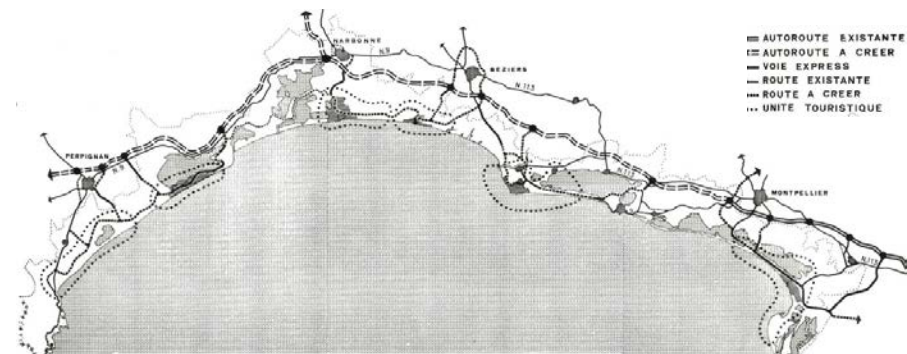


Figura 4-8. Esquema de vías de comunicación del Plan de Urbanismo de Interés Regional, 1964.

Fuente: Aménagement Touristique du Littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, novembre, Serie 31, novembre, n° 2.

4.1.6.4 Puertos Deportivos

En 1964, el *Plan de Urbanismo de Interés Regional* dio a la navegación de *plaisance* una importancia fundamental proponiendo la creación de 19 puertos *ex – nihilo* y la remodelación y ampliación de algunos puertos existentes. El objetivo fue impulsar el turismo en el litoral aumentando los atractivos de las estaciones balnearias existentes y las de nueva creación. Anteriormente, los puertos fueron prácticamente inexistentes en las costas de Languedoc-Roussillon. Los pocos barcos que frecuentaban las costas de la región no tenían en donde refugiarse exceptuando las desembocaduras de ríos en el mar y algunos puertos comerciales. La propuesta del nuevo sistema de puertos se justificó en la situación de la época. Los principales fundamentos fueron:

- Necesidad de crear el equipamiento para satisfacer el desarrollo acelerado de la *plaisance* en las costas francesas.
- Desde el punto de vista de comercialización, las construcciones situadas en torno de los puertos aumentarían su valor y su precio.
- El propósito de colocar los deportes náuticos en primer lugar dentro de las actividades de ocio.
- Aprovechar la existencia de los estanques que son casi verdaderos mares interiores con profundidad navegable.

El PUIR tomó en cuenta las siguientes consideraciones en la implantación de los puertos:

- La distancia máxima entre un puerto y otro, debió ser de 10 millas pensando que en momentos de tempestad los usuarios pudieran disponer un refugio próximo sea cual sea su posición en el litoral.
- La capacidad de los puertos se estableció en función de la situación y de la importancia de las estaciones futuras. Los puertos fueron integrados en función de las necesidades de las ciudades de soporte (Nimes, Montpellier, Béziers, Narbona, Perpiñán).
- La posibilidad de ubicar el puerto en las estaciones existentes o nuevas para constituir el elemento atractivo.

Una red de *ports de plaisance* fue formada a lo largo del litoral de Languedoc-Roussillon con dos categorías: **puertos principales** y **puertos secundarios** (Figura 4-9, Figura 4-10).

4.1.6.4.1 Puertos Principales

Los puertos principales fueron aquellos capacitados para recibir de 1,000 a 2,000 barcos. El embarcadero fue dragado a -3.00 m. Ofrecen una diversidad de prestaciones y servicios para la reparación y el mantenimiento de los barcos, elementos de seguridad de navegación (sistema de radio, meteorología) y el abastecimiento y el bienestar de los usuarios. En esta categoría, la infraestructura del puerto fue financiada por el Estado francés. La superestructura y el equipamiento fueron realizados por un concesionario con la participación financiera de la operación inmobiliaria. 6 puertos conformaron los principales puntos de la red portuaria: **La Grande-Motte, Cap d'Agde, Embouchure de l'Aude, Gruissan, Leucate y Saint-Cyprien.**

4.1.6.4.2 Puertos Secundarios

Los puertos secundarios fueron aquellos capacitados para recibir de 400 a 800 barcos. El embarcadero fue dragado a -2.50 m. Estos puertos ofrecen servicios básicos. En esta categoría de puerto, la infraestructura, la superestructura y el equipamiento fueron realizados integralmente por un concesionario con ayuda del Estado quienes recibieron una subvención de los impuestos de un 30% de la operación inmobiliaria. En los dos casos los medios de financiamiento de los concesionarios fueron posibles mediante préstamos en partes iguales de *Crédit National* y la *Caisse des dépôts et Consignations*. Se propuso que dos puertos secundarios debían funcionar como satélites de los puertos principales en cuestión de las prestaciones complementarias. 12 puertos conformaron la red de puertos secundarios: **Le Grau-du-Roi-Espiguette, Carnon, Palavas, Sète, Valras, La Nouvelle, Le Grau-Saint-Ange, Canet, Argelès, Collioure, Port-Vendres y Banyuls.**

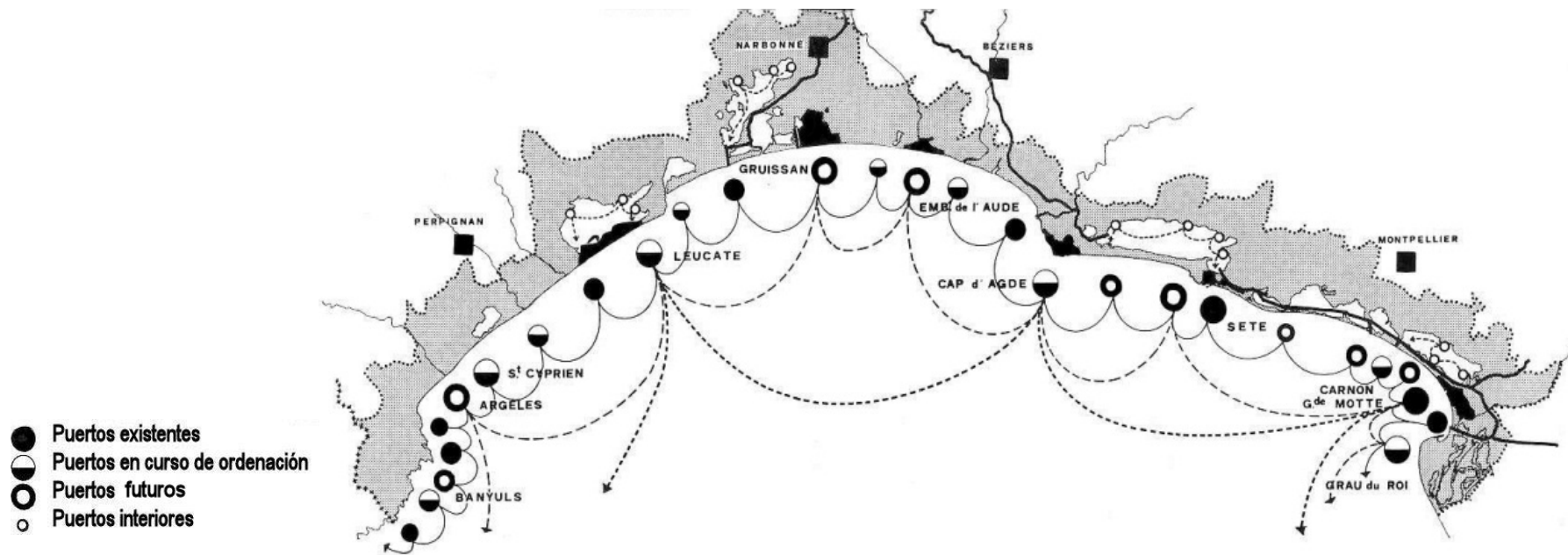
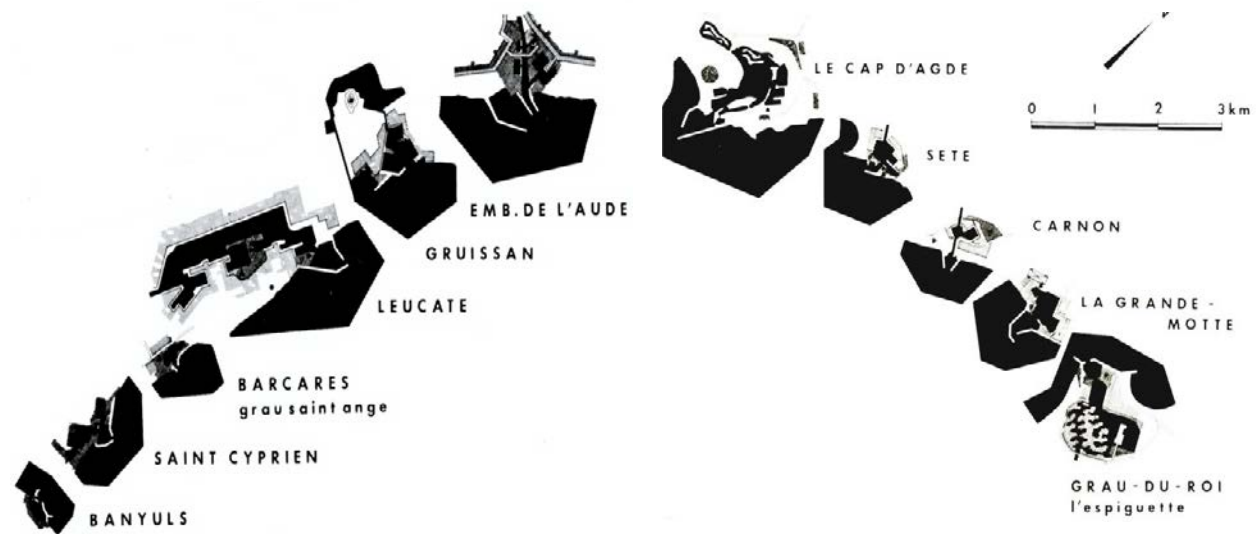


Figura 4-9. Propuesta de puertos del *Plan de Urbanismo de Interés Regional*, 1964.

Fuente: Aménagement Touristique du Littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, n° 2.

Figura 4-10. Comparativo de *ports de plaisance* en el litoral de Languedoc-Roussillon.

Fuente: Aménagement Touristique du Littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, n° 2.



4.2 LAS UNIDADES TURÍSTICAS DE LANGUEDOC-ROUSSILLON

4.2.1 UNIDAD TURÍSTICA GRAU-DU-ROI – PALAVAS

Unidad Turística Grau-du-Roi-Palavas	
<i>Architecte en chef:</i>	Jean Balladur
<i>Estaciones ex - nihilo:</i>	La Grande-Motte, Le Grau-du-Roi-L'Espiguette (Port Camargue) y Carnon
<i>Estaciones existentes:</i>	Palavas-les-Flots, Carnon y Le Grau-du-Roi
<i>Puertos nuevos:</i>	La Grande-Motte, Le Grau-du-Roi-L'Espiguette, Carnon y Palavas

La unidad turística **Grau-du-Roi - Palavas** está localizada en el extremo este de la región de Languedoc-Roussillon, en el Departamento de Hérault. Se desarrolló en una playa de más de 20 km de largo. Abarca desde el *Espiguette* en el Departamento de Gard hasta el canal de salida del *Etang du Prévoist* justo al oeste de la estación *Palavas-les-Flots*. La zona donde está ubicada corresponde al radio de acción de la zona de ocio y turismo de Montpellier y Nîmes. Las playas tradicionales son *Palavas-les-Flots*, *Carnon* y *Le Grau-du-Roi*.

El sitio se caracteriza por la existencia de playas ininterrumpidas de arena, zonas de pesca y caza y estanques interiores bastante extensos (*Etang du Prévoist*, *Etang de l'Arnel*, *Etang de Méjean*, *Etang de l'Or*, *Etang du Repausset-Couchant*), unidos con el mar mediante canales que son característicos de este litoral. La autopista regional Montpellier-Orange conecta la estación con la región parisina a través del eje Paris-Marsella. Una vía rápida une las diferentes partes que componen la unidad. Se conecta por la autopista al oeste con *Palavas* y *Carnon* y al este con *Grau-du-Roi*. La comunicación nacional e internacional es garantizada con los aeropuertos Nîmes-Garons y Montpellier-Fréjorgues.

La acción del PUIR en la unidad turística *Grau-du-Roi - Palavas* consistió en el mejoramiento y extensión de las estaciones existentes: **Palavas-les-Flots**, **Carnon** y **Le Grau-du-Roi**; la

creación de nuevos puertos: **La Grande-Motte**, **Le Grau-du-Roi-L'Espiguette**, **Carnon**, **Palavas** y la creación de nuevas estaciones:

- **La Grande-Motte.**
- **Le Grau-du-Roi-L'Espiguette (Port Camargue).**

Se habilitó el *Etang du Ponant* para la práctica de ski y la ensenada *Grau-du-Roi* se ofreció como sitio propicio para escuelas de vela. Una de las principales determinaciones fue la de preservar los sitios naturales o arqueológicos de mayor interés: *Etang de l'Or*, Bosque de Boucanet, Punta la Espiguette, abadía de Maguelone. Entre las zonas previstas para recibir las diferentes zonas de alojamiento se ubicaron espacios prohibidos de urbanizarse de 2 a 3 km de largo, con el fin de ofrecer una alternativa a los espacios construidos con equipamientos turísticos complementarios.

4.2.1.1 Estación turística Le Grau-du-Roi-L'Espiguette (Port Camargue)

Llamada originalmente Le Grau-du-Roi - L'Espiguette, la estación turística de Port Camargue está situada al sureste del Grau-du-Roi. En 1968, la operación fue confiada por la *Chambre de commerce et d'industrie de Nîmes* al *cabinet* de Jean Balladur, quien trabajó en colaboración con los arquitectos Jean-Bernard Tostivint, Monsieur Avgostinos y Pierre Raoux. Jean Balladur fue asignado *architecte en chef* de la estación. Su trabajo consistió en establecer el *plan de masse*, definir la arquitectura y equipamientos y dirección de los trabajos de ordenación y construcción (**Figura 4-11**, **Figura 4-12**, **Figura 4-13**).

La nueva estación balnearia tiene una superficie de 120 ha. 70 ha fueron asignadas a estanques artificiales y 60 ha fueron terrenos ganados al mar mediante la creación de un dique y un terraplén. La condición de los terrenos derivada de la poca resistencia de los terrenos de relleno conllevó a considerar construcciones de baja altura y evitar construcciones subterráneas. La operación está organizada alrededor de un *port de plaisance*. Su hábitat está constituido por marinas: viviendas individuales o colectivas construidas a pie del agua, para permitiendo a cada veraneante de amarrar su barco a un muelle privado que forma parte de su vivienda.

La nueva estación colinda con la aglomeración existente Le Grau-du-Roi. Sin embargo, aunque fue considerada como una extensión de esta, los equipamientos de comercio, ocio, deportes y administración se localizan al interior de la nueva estación. El programa de la estación plantea una densidad de 100 camas/ha, es decir un total de 12,000 camas. 4,000 camas fueron destinadas a hábitat colectivo baja densidad (planta baja + 2 niveles), 5,000 camas de vivienda individuales de tipo marinas, 1,500 camas de hotel y alrededor 1,500 camas de hábitat social y diversos. Los inmuebles de vivienda siguen los principios arquitectónicos establecidos para la estación La Grande-Motte.

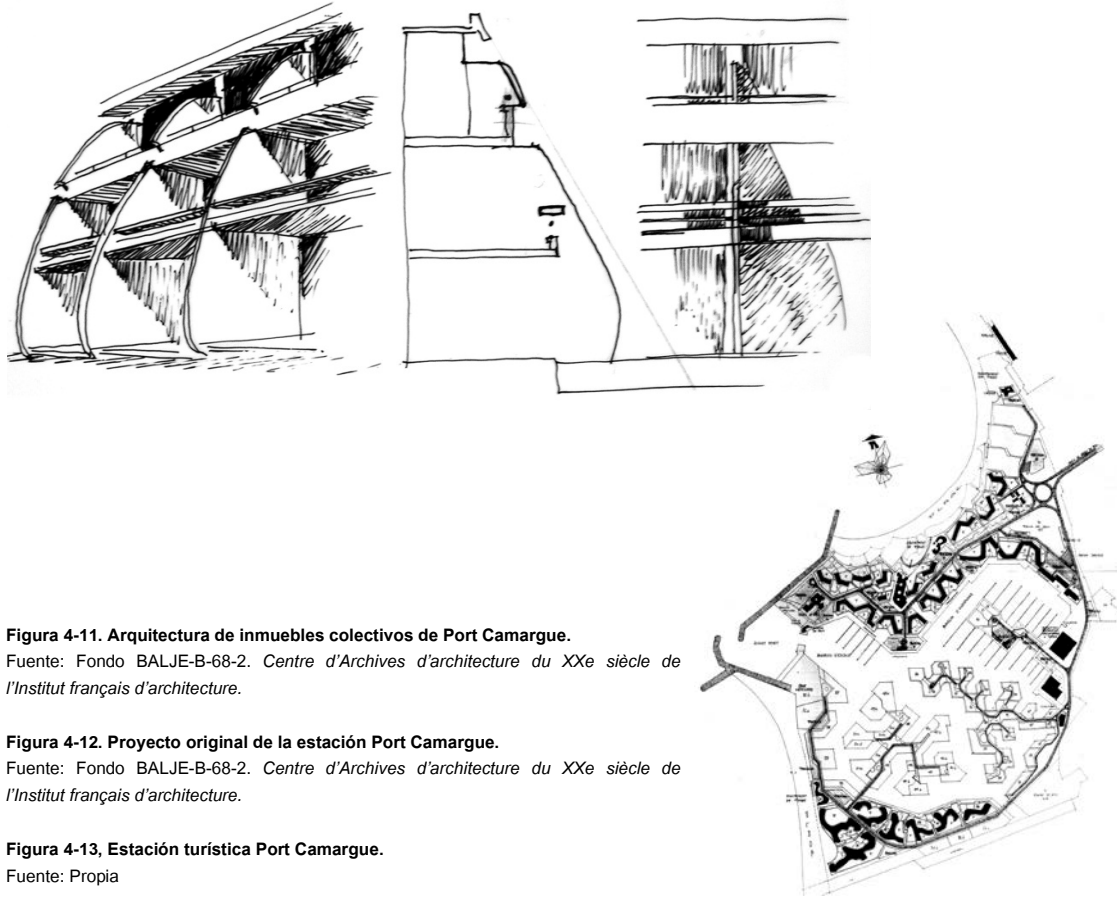


Figura 4-11. Arquitectura de inmuebles colectivos de Port Camargue.
Fuente: Fondo BALJE-B-68-2. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 4-12. Proyecto original de la estación Port Camargue.
Fuente: Fondo BALJE-B-68-2. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 4-13. Estación turística Port Camargue.
Fuente: Propia



4.2.1.2 Estación turística Carnon

Carente de un puerto, la estación Carnon fue por mucho tiempo el lugar preferido por los habitantes de Montpellier para veranear. La ordenación turística contempló la extensión de la ciudad y la creación de un *port de plaisance* para 560 embarcaciones. El programa incluyó la creación de 7,000 camas. 1,200 camas fueron destinadas a vivienda y 800 a viviendas estacionales (Figura 4-14). Cada apartamento debió tener relación al menos visual con el puerto, el cual, fue considerado el centro de atracción que vinculó el resto de la estación. Para favorecer la circulación peatonal el centro de la ciudad fue librado de toda circulación automovilística. Se consideró que la aplicación de este principio favorecería el roce, el intercambio y los reencuentros. La circulación mecánica se permite más allá de la zona del puerto donde se encuentran las playas. En torno a grandes estacionamientos públicos se situaron las instalaciones colectivas de interés general: administración, bancos, seguridad social, bomberos y agrupaciones sociales. La iluminación pública previó suprimir los cables aéreos. Se pretendió integrar las luminarias a la arquitectura para resaltar las fachadas con iluminación. El puerto sería limitado con luminarias.

Inmuebles colectivos

La construcción de edificios se llevó a cabo utilizando los medios actuales de producción lo que facultó la opción de inmuebles altos. Los dos niveles inferiores resuelve el problema de garajes particulares. La reducción progresiva de la profundidad del edificio ofreció a cada apartamento una larga terraza. La búsqueda de aislamiento y sombra llevó a considerar como factor elemental el valor de la orientación de los edificios. La expresión de fachadas reflejó la organización de interior de los edificios. La arquitectura en general se propuso sin relación histórica o decoración. Los materiales empleados fueron aluminio, vidrio, piedra, terracota, y productos vidriados.

Viviendas individuales

La zona de viviendas individuales está separada de la playa por una serie de villas existentes implantadas de ambos lados de la vía de gran flujo que conectaba la playa. Un primer cometido fue trasladar esta circulación más allá de la nueva zona individual y romper la continuidad de la vía al borde de la playa, sirviendo esas interrupciones para unir el interior directamente con la playa. Las viviendas individuales en general separadas con medianeras fueron organizadas alrededor de patios. Se buscó una continuidad de cercas y senderos. Cada lote presenta una salida hacia los espacios peatonales permitiendo a los ocupantes llegar a la playa sin encontrarse con automóviles.



Figura 4-14. Estación turística Carnon

Fuente: Propia

4.2.2 UNIDAD TURÍSTICA BASSIN DE THAU

Unidad Turística Bassin de Thau	
<i>Architecte en chef:</i>	Jean Le Couteur
<i>Estaciones ex - nihilo:</i>	Cap d'Agde y Balaruc-les-Bains
<i>Estaciones existentes:</i>	Mèze, Bouzigues y Balaruc-le-vieux
<i>Puertos nuevos:</i>	Cap d'Agde, Sète

La unidad turística **Bassin de Thau** pertenece al Departamento de Hérault, comprende desde el *Etang de Vic* y *Maguelone* hasta los límites del Departamento del Hérault y el río Orb. Está situada dentro la zona de influencia directa de Béziers, Montpellier y Sète, esta última tiene el puerto de mayor importancia dentro de la unidad. La unidad abarca 50 km de ribera de mar y el *Bassin de Thau*, de los cuales 30 km son de playa.

La comunicación de la unidad con la región es posible a través de la comunicación terrestre, ferroviaria, marítima y fluvial por el *Canal du Midi* que desemboca en el *Etang de Thau*. El aeropuerto de Béziers fue construido tiempo después de la Ordenación turística de la DATAR. El programa de acción del PUIR en la unidad turística *Bassin de Thau* consistió en la ampliación y mejoramiento de las estaciones Mèze, Bouzigues y Balaruc-le-Vieux; la creación de los nuevos puertos en Cap d'Agde y Sète, una operación para consolidar los puertos existentes y la creación de las nuevas estaciones turísticas:

- **Cap d'Agde**
- **Balaruc-les-Bains**

4.2.2.1 Estación turística CAP D'AGDE

El *architecte en chef* de la estación turística Cap d'Agde fue el arquitecto **Jean Le Coteur** y el *maitre d'ouvrage* fue la Sociedad de Economía Mixta S.E.B.L.I. La estación Cap d'Agde prevista para 50 a 60,000 habitantes fue emplazada en un cabo ubicado en el lugar que

ocupo el antiguo puerto griego: *Agathe*, conocido como *le bon gîte*. Del lado oeste del cabo se extiende una playa de 5 km hasta la pequeña estación existente Grau d'Agde. Al este del cabo se extiende otra playa de 17 km hasta la estación de Sète. El *Etang de Lunu* de 80 ha ocupa el centro de la estación. El estanque tiene una forma sinuosa y está separado en dos áreas, un lago interior destinado a las actividades náuticas y un puerto en agua profunda (Figura 4-15).

El *plan de masse* de la estación acentuó de manera armoniosa la topografía existente. El trazo de las vías fue adaptado a las curvas de nivel, los caminos peatonales retomaron los senderos existentes. A fin de evitar en la zona del puerto una fuerte concentración de barcos en el plano de agua interior fue creada una sucesión de pequeños puertos en aguas protegidas. La capacidad total del puerto de Cap d'Agde es de 2,000 barcos a flote y 1,500 puestos de estacionamiento repartidos en el estanque central y la playa próximas. Los espacios que integran la zona del puerto son:

- *Port du Brescou*, pequeño puerto en el mar. Preparado para recibir una escuela de vela de altamar.
- Antepuerto con un importante calado para veleros.
- Puerto de escala o *Port Richelieu* previsto para 100 barcos. Cuenta con capitanía, áreas de abastecimiento y aduana.
- Puerto de pescadores para 350 barcos.
- Puerto principal o *Port de la Clape* con 3 dársenas para 600 barcos con equipamiento y áreas de entretenimiento.
- *Île Saint-Martin* con un hotel de 200 camas y 100 barcos.
- *Port Saint-Martin* para 50 barcos.
- Marinas para 300 barcos y 50 barcos visitantes.
- *Port Luna*, en la playa oeste. Para 300 barcos con escuela de vela y calado para veleros.

Una zona colectiva de la estación considerada para 22,000 camas fue situada al centro de la estación y rodea el puerto. Esta zona fue concebida con la voluntad de reencontrar la escala de los pueblos mediterráneos mediante edificaciones de alturas mesuradas, una fuerte densidad de ocupación de suelo y calles estrechas. El equilibrio entre los volúmenes construidos y la escala humana se encontró en las calles, las plazas y los muelles, así como en la calidad del suelo y el mobiliario urbano. La zona colectiva tiene poca profundidad, forma

estrecho cinturón de edificaciones entre la orilla del estanque y una avenida de conexión con la playa.

Existe otra zona colectiva en el extremo oeste de la estación. La propuesta tuvo el objetivo de generar el equilibrio con la creación de este pequeño centro de interés alejado del centro principal. La zona cultural y administrativa fue situada al norte de la zona densa de la estación. Está unida al puerto por un pasaje para peatones que cruza la vialidad principal. Incluye un centro administrativo, una escuela, un centro comercial y un centro cultural que integra un museo y sala de espectáculo. Se propusieron casi 80 ha para áreas verdes, instalaciones de juegos y deportes. Se propuso la creación de dos parques. Uno de 10 ha situado al oeste alrededor del *Etang de Luno*. Otro, de 16 ha situado próximo a la playa oeste.

El proyecto pretendió imponer una cierta unidad arquitectónica difícil de obtener cuando se yuxtaponen una variedad de programas arquitectónicos tratados por promotores y arquitectos diferentes. El *architecte en chef* estimó conveniente aplicar algunas reglas simples inspirándose en la arquitectura tradicional pero evitando el pastiche. La unidad de las cubiertas o techos se logró con la imposición de materiales como la terracota o tejas y terrazas embaldosadas. Una paleta de colores fue proporcionada e impuesta a los constructores.

La circulación de automóviles fue separada de los caminos peatonales. La principal vía de acceso a la estación es una autopista sin seccionamiento después de su unión con la vía rápida hasta que se encuentra con un gran cruce situado al centro norte de la estación. En este cruce se distribuye una franja de estacionamiento para 700 automóviles que sigue la forma de la zona colectiva no permitiendo el acceso a los automóviles a esta zona para evitar saturar las vías internas y dar preferencia al peatón.

Además, hacia el este y oeste de este cruce parten hacia la playa dos avenidas con dos calzadas de 9 m que llevan hasta las playas. Vías secundarias conectan todos los puntos de interés de la estación. Vías terciarias aseguran la comunicación entre las viviendas. Estas vías miden de 5 y 6 m hasta 7 m. Se estimó que 20,000 automóviles se beneficiarían de estacionamiento privado. El estacionamiento público está estimado para 8,250 automóviles ubicados estratégicamente en los puntos de interés.



Figura 4-15. Estación turística Cap D'Agde.

Fuente: Propia.

Se contempló 3,700 camas para viviendas individuales aisladas localizadas en la colina norte en lotes privados que van de 700 a 2,000 m². Los lotes son de dimensiones variadas y presentan una alternativa de lotes estrechos y largos para evitar al máximo la monotonía de parcelación regular. Se programaron 16,000 camas de viviendas Individuales agrupadas con densidad variante de 100 a 150 camas/ha. Ocupan 120 ha repartidas en lotes de dimensiones variadas.

No existió ningún *plan de masse* para esta zona, con la intención de permitir una gran libertad a los arquitectos en sus propuestas mientras respeten el *cahier de charges* de la estación, el cual, define la densidad y alturas a respetar. Con el fin de animar la estación, las plantas bajas de los edificios fueron destinados al uso comercial en el área del puerto y a lo largo de los caminos que unen los diferentes puntos de interés. Fueron programados 5 centros comerciales secundarios repartidos de manera que todos los barrios de la estación fueran abastecidos.

Fueron previstas alrededor de 5,000 camas de hotel y moteles. En el *Mont Saint-Loup* se prevé un hotel de lujo de 300 camas y en las pendientes de la colina un hotel de 500 camas. En el *Mont Saint-Martin* un hotel de lujo de 300 camas y varios hoteles que hacen un total de 600 camas. Sobre la loma situada al norte del *Port Saint-Martin* al oeste se prevé un hotel para 150 camas en la península del cabo. Los *villages de vacances* fueron ubicados en tres lotes de 18 ha que se localizan a 400 m de la playa. La densidad admitida es de 150 camas/ha lo que corresponde a 2,700 camas. Solo campings de primera categorías fueron autorizados en la estación Cap d'Agde en una superficie de 20 ha con 4,000 camas, es decir, una densidad de 200 camas/ha.

4.2.2.2 Estación turística BALARUC

El *architecte en chef* de la estación turística Balaruc fue el arquitecto **André Gomis** con la asistencia del arquitecto **B. G. Huidobro**. Emplazada próxima del antiguo pueblo Balaruc-Le-vieux, la nueva estación turística es conocida actualmente con el nombre **Balaruc-Les-Bains**. La nueva estación fue localizada en el radio de influencia de Sète, en una península en el borde del *Etang de Thau*, en ella se establecieron paralelamente dos actividades complementarias: termal y turística. La vocación termal era propia del lugar, las fuentes termales fueron explotadas desde la antigüedad y las vetas vienen de la desembocadura del pequeño torrente de la *Verne* (Figura 4-16, Figura 4-17, Figura 4-18).

La construcción de un nuevo establecimiento termal a lado de un anciano parque conllevó a la creación en el centro de la península de una nueva superficie de espacio verde que complemento al parque anciano y lo integro a la nueva ciudad. La voluntad de crear una vida urbana generó un hábitat colectivo y densificado para conservar en el centro de la estación el carácter original de *ville d'eau*. En la zona periférica consagrada naturalmente a las actividades náuticas se propuso un hábitat de vacaciones disperso e individual. Alrededor del nuevo parque, en forma de cinturón, se ubicaron edificios colectivos de tres a cuatro niveles orientados hacia el espacio verde. Los edificios tienen trazos angulares a 45° a partir del eje norte. El conjunto cerrado que se forma resalta el carácter urbano del área.

Por lo tanto, el *plan de masse* de la estación está determinado por dos zonas: la **zona central** que mantuvo el carácter de calma y frescura indispensable en una ciudad termal. La planta baja de los edificios fue destinada a comercio y servicios urbanos. A este nivel, existen terrazas a pie de los edificios y una circulación continua fue reservada a los peatones. La circulación automóviles rodea los edificios centrales por el exterior. El nuevo parque ofrece a los visitantes espacios sombreados en alternancia con espacios despejados y soleados. Al centro, el parque contiene un espejo de agua y una fuente-escultura que lo convierte en centro de interés y ayuda a la frescura del parque. Las fachadas orientadas al parque pretenden mantener la unidad del conjunto mediante la utilización de logias.

En oposición al espacio denso del centro de la estación, la **zona periférica** contiene los equipamientos de vacaciones situados en el borde del *Etang du thau*. El contorno del terreno de la estación es un acantilado abrupto sobre la costa oeste y en pendiente dulce hacia la costa este. Factor que condicionó la ordenación al borde del agua y la creación de playas. Sobre la costa oeste, implantado en el acantilado se concibió un **village-vacances-familles**, al pie del acantilado se localiza una playa habilitada. Sobre la costa este, se implantaron viviendas individuales de planta baja y planta baja + planta alta. Ahí mismo, fueron previstos equipamiento de playa: duchas, boutiques, restaurantes y un Club Deportivo que integra piscinas y áreas de juegos.

La preocupación de integrar la arquitectura al sitio fue definida con el estudio de colores, materiales y formas. Los colores elegidos fueron los ocre, amarillos y blancos. Los materiales utilizados fueron el ladrillo, la piedra, la terracota. Las formas arquitectónicas fueron propuestas en función del clima mediterráneo, por eso fueron utilizados las logias, terrazas, bóvedas y patios internos.

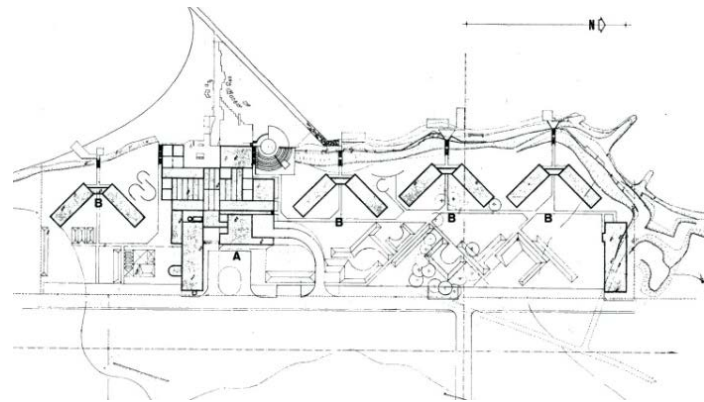


Figura 4-16. Arquitectura de estación turística Balaruc-Les-Bains.

Fuente: Aménagement Touristique du Littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, n° 2.

Figura 4-17. Village de vacances (VVF), Balaruc-Les-Bains.

Fuente: Aménagement Touristique du Littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, n° 2.

Figura 4-18. Estacion turística Balaruc-Les-Bains.

Fuente: Propia.



4.2.3 UNIDAD TURÍSTICA EMBOUCHURE DE L'AUDE

Unidad Turística Embouchure de l'Aude	
Architecte en chef:	H. Castella y P. Lafitte
Estaciones ex - nihilo:	Embouchure de l'Aude
Estaciones existentes:	Valras
Puertos nuevos:	Embouchure de l'Aude y Valras

La unidad turística **Embouchure de l'Aude** está dentro del área de influencia de la ciudad de Béziers. El PUIR organizó el conjunto formado por la estación existente **Valras** y la nueva estación turística **Embouchure de l'Aude** y sus respectivos puertos. La estación Embouchure de l'Aude sería una estación nueva que se extendería de ambos lados de la desembocadura del río Aude, correspondiendo a dos distintos Departamentos: Hérault y Aude. La estación Embouchure de l'Aude no fue clasificada como prioritaria y es la única que no fue impulsada por la Misión Interministerial.

4.2.3.1 Estación turística del EMBOUCHURE de l'AUDE

Los *architectes en chef* de la estación turística Embouchure de l'Aude fueron **H. Castella** y **P. Lafitte**. La estación fue situada en el delta del río Aude, el cual, se había colmado poco a poco y no quedaba más que un solo brazo del río y dos estanques: *Etang de Vendres*, casi seco y *Etang Pissevaches*, episódico. Estaba previsto llenar de agua el *Etang de Vendres* y el *Etang de Pissevaches* sería rellenado. Ambas acciones permitirían la implantación de elementos atractivos alrededor del agua como una gran explanada de juegos y un importante hipódromo con una estación climática para caballos (Figura 4-19).

La intención de los *architectes en chef* fue crear un gran delta artificial o un *delta urbanizado*, a partir del cual se organizó la estación turística. Este delta, situado en ambos lados del río Aude sería complementado por una red de canales accesibles a pequeñas embarcaciones. La red de canales penetraría las diferentes zonas de la ciudad y uniría los diferentes

estanques y puertos localizados en las dos orillas del río. Los estanques proporcionan el elemento vivo que permite crear paisajes animados y pintorescos a las viviendas.

Según los *architectes en chef* su *parti* no explotó el sitio sino multiplicó y amplió sus posibilidades naturales integrándolas en la estructura de la ordenación del litoral para convertirlas en un elemento único y esencial de la composición. La relación flexible y continua de los elementos naturales con la arquitectura superaría la noción de urbanismo puro porque pensaban que arquitectura y urbanismo son indisolubles. Los arquitectos propusieron dar una connotación diferente al concepto de arquitectura para que el tejido urbano resultante tomara un sentido lógico sin siluetas desmembradas: *"Mais il faut prendre l'architecture dans son sens le plus large; pas seulement les bâtiments, il faut architecturer le sol, les canaux, les plans d'eau, les ports, les arbres et la végétation; il faut que l'architecture devienne, monticule, falaise, bords de quais. Il faut qu'elle s'allonge au soleil, sur le sol et s'assouplisse au climat. Il faut qu'elle soit minérale et que sa silhouette découle d'un anémomorphisme comparable à celui des bouquets d'arbres qui l'entourent"*²⁰⁸.

Uno de los principales retos del proyecto de la estación fue la protección de los vientos dominantes que vienen del noroeste denominados *les cers*. El viento dominante fue quien definió el sentido general de la estación lo que obligó abrirse hacia el sur. La silueta de la ciudad fue formada por edificios escalonados o circulares que van disminuyendo su altura y densidad en cuanto se aproximan al mar. Se propuso un tejido urbano continuo que generaría grandes construcciones lineales. Se evitaría el uso de líneas rectas para promover líneas curvas y flexibles. De dos grandes edificios continuos y curvos se ramificaron múltiples apéndices para generar espacios envolventes para el emplazamiento de plazas y jardines. Los edificios que conforman los apéndices se entrelazan con la red de canales.

En el tema de la movilidad los arquitectos propusieron la separación de peatones y de automóviles. Una carretera alejada del río y el mar conectarían los puntos esenciales de la ciudad pero al interior la circulación sería peatonal. Siguiendo la estructura de la ciudad, de una larga carretera urbana surgen una serie de vías secundarias sin salida. Cada una de estas vías

²⁰⁸ "Hace falta tomar la arquitectura en su sentido más amplio, no solamente el aspecto constructivo, hace falta diseñar el suelo, los canales, los planos de agua, los puertos, los árboles y la vegetación; hace falta que la arquitectura se vuelva, elevación, precipicio, bordes de muelles. Hace falta que se extienda al sol, sobre el suelo y se adapte al clima. Hace falta que sea mineral y que su silueta derive de un amorfismo comparable a aquel de los árboles que la rodean". Aménagement Touristique du littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, n° 2.

secundaria estaría equipada de una red de estacionamientos cercanos a la orilla del río o detrás de los edificios. La disposición de los estacionamientos permitirá a todo los habitantes de tener su auto alejado al máximo de 50 m de su vivienda. Los estacionamientos no tendrían ninguna relación longitudinal permitiendo crear caminos peatonales libres de toda circulación mecánica.

Las circulaciones peatonales se entrelazan en todos los niveles. Las calles serían más flexibles, más abrigadas del sol y del viento, intentando mejorar la idea de una calle tradicional. Serían lugares de reencuentros, rodeadas de boutiques, restaurantes y de cafés. En todos los niveles ofrecerían un espacio social. Además de los medios de transporte tradicional, los arquitectos promovieron otro modelo de locomoción como el uso de pequeños barcos o lanchas. El tejido que forma la red de canales debería permitir la circulación en barco en todos los barrios de la ciudad. En la parte central, el modo de circulación sería peatonal permitiendo atracar las embarcaciones muy cerca. Los deportes náuticos (equitación y pesca) serían el principal objetivo para impulsar el ocio en la estación. Se propuso crear varios pequeños puertos colectivos y privados, numerosas marinas, hoteles náuticos y zonas de *campings* náuticos.

El hábitat fue agrupado por una parte en la estructura urbana principal y en unos puntos circulares llamados **villages tumulus** dispersos en la periferia de la estación turística. Las estructuras de las viviendas serían muy flexibles con grandes espacios exteriores abrigados (jardines, patios) correspondientes al 20-25 % de la superficie de la vivienda. Respecto a las formas arquitectónicas los arquitectos esperaron obtener con sus estudios un vocabulario arquitectónico variado y original para ayudar a reconstituir las condiciones del clima local. Este nuevo vocabulario arquitectónico evitaría aplicar aquellas formas arbitrariamente elaboradas a favor de las concebidas esencialmente naturales.



Figura 4-19. Estación turística Embouchure de l'Aude.

Fuente: Propia.

4.2.4 UNIDAD TURÍSTICA LEUCATE-BARCARÈS

Unidad Turística Leucate-Le Barcarès	
<i>Architecte en chef:</i>	Georges Candilis
<i>Estaciones ex - nihilo:</i>	Leucate y Barcarès
<i>Puertos nuevos:</i>	Leucate y Barcarès (Le Grau-Saint-Ange)

Cercana a Perpignan, la unidad turística **Leucate-Barcarès** fue implantada en un lido de 8 km de largo lo que estima alrededor de 750 ha. El lido está colindado al este por el mar mediterráneo, al oeste por el *Etang de Leucate*, al norte y al sur por canales de salida del estanque al mar: *Grau Leucate* y *Grau Saint-Ange*. El proyecto consistió en la creación de dos nuevas estaciones turística que se encuentran colindantes pero pertenecen a Departamentos diferentes. La estación Port Leucate pertenece al Departamento de Aude y Le Barcarès al Departamento de Pirineos Orientales.

4.2.5 UNIDAD TURÍSTICA GRIUSSAN

Unidad Turística Gruissan	
<i>Architecte en chef:</i>	Raymond Gleize y Edouard Hartané
<i>Estaciones ex - nihilo:</i>	Gruissan
<i>Estaciones existentes:</i>	Saint Pierre sur Mer y Narbonne
<i>Puertos nuevos:</i>	Gruissan

El proyecto de la unidad turística **Gruissan** pertenece al Departamento de Aude. El PUIR contemplo conservar las estaciones existentes de *Saint-Pierre-sur-Mer* y Narbonne y crear la nueva estación Gruissan junto al viejo pueblo de pescadores en el *Etang de Gruissan*.

4.2.5.1 Estación turística GRIUSSAN

Los *architectes en chef* de la estación turística Gruissan fueron **Raymond Gleize** y **Edouard Hartané** y el *maître d'ouvrage* la sociedad de economía mixta S.E.M.E.A.A. Emplazada contigua al viejo pueblo Gruissan, la nueva estación fue situada en las faldas de la pequeña montaña conocida como *Massif de la Clape*, considerada como una reserva turística de gran valor por lo que se evitó que fuera afectada por cualquier tipo de construcción (Figura 4-20).

El espíritu del *plan de masse* fue *construire en protégeant un site*²⁰⁹ e integrar la nueva estación al paisaje. Protegerlo no implico fijar el sitio en su pasado ni mantenerlo indiferente de la vida actual. El principal problema a resolver fue frenar el viento sin tapar el paisaje existente. Se necesitó crear un complejo arquitectónico cuya composición y silueta protegieran de los vientos manteniendo a la vista el patrimonio construido del viejo Gruissan. Finalmente, el proyecto ofreció al puerto y a los habitantes protección contra *Le cers* con la implantación puntual de inmuebles de 7 a 8 niveles destinados a frenar el viento y la creación de una vía de penetración oblicua a la dirección de los vientos dominantes.

Los *architectes en chef* plantearon la nueva estación en tres partes particulares a lo que llamaron **unité de dissuasion**. La primera *unité de dissuasion* es el *village du port*. La segunda *unité de dissuasion* se sitúa en la vertiente protegida de los vientos du *Massif de la Clape*. Esta zona ccomprendió un total de seis *villages* (16,400 camas), la más poblada denominada *La Garrigue* agrupa al menos 5,000 camas. Cada *village* será personalizado con un *point dur* (*punto duro*) de alta densidad. Siguiendo la estructura del sitio rocoso, este dominante *punto duro* sería un centro comercial, un hotel o un *village de vacances*.

La tercera *unité de dissuasion* está compuesta por la zona del antepuerto (2,600 camas) y el **parc des loisirs** (9,500 camas). En el antepuerto se creó una zona denominada la *Redoute*, formada por canales en donde fueron implantados vivienda de baja densidad de carácter lacustre –marinas-. El tipo de vivienda lacustre domino el acceso del *Etang de mateille*. En la parte extrema al noreste de la estación se implanto un *camping-caravanning* de 200 ha habilitado para recibir 4 mil personas.

²⁰⁹ «Construir protegiendo el sitio». Aménagement Touristique du littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, nº 2.

Entre el *camping-caravanning* y la *Redoute* existen tres kilómetros de playas equipadas con un *village de maisons* sobre pilotis, cuya planta baja asegura la circulación peatonal y permite la admiración del paisaje a nivel de la playa. Los arquitectos pretendieron que esta arquitectura fuera una versión mejorada del *village* tipo *far west* existentes en las playas del *Etang du Grazel*, localizado en el lado opuesto.

Un *parque de ocio* ocupó más de 500 ha en el núcleo central de la estación. Compuesto de grandes viñedos conservados y grandes espacios sombreados, el parque ofrece a los veraneantes una cadena de espacios de recreación susceptibles de agrandarse o de transformarse siguiendo su evolución natural. Las actividades de ocio complementarias a los juegos de playa, son desde simples paseos encauzados al *massifs de la clape* o la práctica en los estanque interiores de deportes alternativos como la vela.

La propuesta de los arquitectos para la nueva estación Gruissan retomó la distinción absoluta de las vías de comunicación de automóviles y peatones. Los automóviles llegarían a áreas de estacionamiento desde la carretera de acceso. Estas áreas de estacionamiento son los puntos que los vehículos no podrán sobrepasar salvo en caso de fuerza mayor como asistencia médica o seguridad civil. Solo el peatón puede circular en la estación disfrutando de una arquitectura de jardines interiores a dos niveles. En el segundo nivel predominan las terrazas frescas accesibles a todos.

4.2.6 UNIDAD TURÍSTICA CANET-ARGELÈS

Unidad Turística Canet-Argelès	
<i>Architecte en chef:</i>	E. Beaudouin y J. Genard
<i>Estaciones ex - nihilo:</i>	Saint-Cyprien-Plage, Canet-Plage y Argelès-Plage
<i>Puertos nuevos:</i>	Saint-Cyprien, Port Vendres, Collioures, Canet, Argelès, Baynuls

La unidad turística Carnet-Argelès se localiza en el Departamento de los Pirineos Orientales en el extremo suroeste de la región Languedoc-Roussillon colindante con Cataluña. El

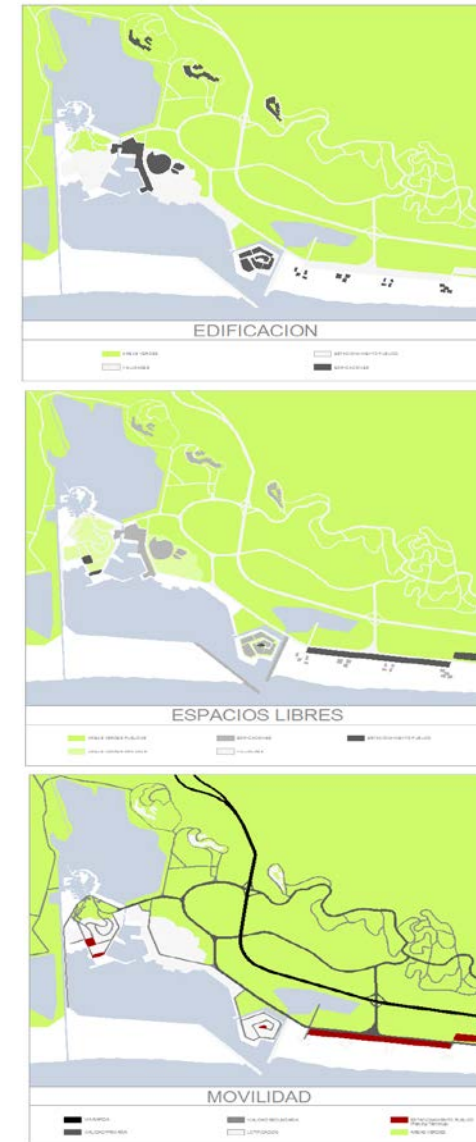


Figura 4-20. Estación turística Gruissan.
Fuente: Propia

proyecto contempla la creación de 3 estaciones nuevas emplazadas cercanas a las ciudades existentes del mismo nombre:

- **Argelès-Plage**
- **Canet-Plage**
- **Saint-Cyprien-Plage**

La unidad es parte de la zona de influencia urbana de Perpignan e incluye dos grandes estanques interiores que fueron impulsados para el desarrollo de las actividades náuticas: *Etang de Canet et Saint Nazaire* y *Etang des Capellans*. En torno a este último se proyectó la estación Saint-Cyprien-Plage (Figura 4-21).

4.2.6.1 Estación turística SAINT-CYPRIEN

La estación turística Saint-Cyprien está situada entre Canet y Argelès a 15 km de Perpignan entre el *Etang de Saint-Nazaire* y el *Embouchure du Tech*. Los *architectes en chef* encargados de establecer el *plan de masse* de la estación fueron **Eugène Beaudouin** y **J. Genard**, escogidos en común acuerdo por el municipio y la sociedad civil S.C.A.T.S.C.Y., *maître d'ouvrage* quien desde el principio adquirió los terrenos y los equipó con el fin de revenderlos a los promotores (Figura 4-22).

El proyecto está integrado a un pueblo de pescadores situados a 5 km al este del núcleo antiguo de Saint-Cyprien en donde un millar de viviendas estaban ya construidas. La nueva zona equipada ofrece alrededor de 4 km de playa arenosa e incluye alrededor de 400 ha. El programa general prevé la realización de 7,800 viviendas lo que significa una capacidad final de alojamiento de 40,000 habitantes. El conjunto comporta 4 zonas distintas que son articuladas por un puerto principal que sería el principal atractivo de la futura estación.

- a) Saint-Cyprien plage-les Résidences
- b) Zona portuaria
- c) Zona intermedia
- d) *Les marinas des Capellans*

El barrio Saint-Cyprien Plage incluyó la urbanización ya existente y una importante zona de grupos de vivienda individual protegidas por extensos espacios verdes. Las instalaciones



Figura 4-21. Estacion turística Argelès-Plage.
Fuente: Propia.

deportivas y de recreación que complementan la zona son un golf, canchas de tenis y un estadio náutico. La zona intermedia, prevista al sur, estaba reservada principalmente a los espacios libres y a instalaciones deportivas y de juegos: Golf, tenis, karting y club hípico.

El puerto fue clasificado en categoría B o puerto secundario. La profundidad en el antepuerto es de 4 m y 3 m en el puerto, permitiendo el fondeo a los grandes veleros. La capacidad del puerto es de 1,100 barcos. Puestos distribuidos en dos estanques, uno al noroeste de 3.5 ha y al sur de 6.5 ha. El barrio del puerto es el punto de convergencia de toda la estación, lo que lo convierte en el más denso y vivo. Alrededor del puerto se instalaran restaurantes, clubs, instalaciones de *yachting* y 6 hoteles de clasificación diferentes. Ahí se implantaran algunos inmuebles de 5 pisos con vista de frente a las montañas del Canigou a menudo nevado.

Hacia el puerto, se propusieron algunas torres de 10 pisos con amplios balcones con vista tanto al mar como a las montañas. Inmuebles de 3 a 4 pisos llevan al visitante a la orilla del estanque del puerto continuo a la playa que está abierta a todos. Las instalaciones complementarias de la zona del barrio es un centro comercial de 2,400 m². En estas zonas se prevé construir 3,400 viviendas colectivas y 1,200 viviendas individuales que se unirán a las 1,500 unidades existentes.

El conjunto de *Les marinas de Capellans* ofrece una zona de *villégiature* residencial con áreas verdes en 130 ha alrededor en estanque de 250,000 m². La circulación es prevista por canales interiores. Las agrupaciones de vivienda están organizadas en contacto directo con el agua en lo que se puede denominar una composición lacustre o semi-lacustre. En la zona se implantara un núcleo comercial secundario, un centro de atracción para infantes, canchas de tenis y un golf de 18 hoyos. Se previa construir 3,200 viviendas individuales.

El acceso a la playa, a la piscina olímpica y la conexión entre los diferentes barrios se dará mediante una ruta interplayas de gran circulación, una carretera litoral y un boulevard central. Estos medios de acceso tendrán una velocidad urbana. Una sucesión de paseos públicos, de plazas y calles le darán a la circulación de la estación una diversidad práctica y animada. Un camino peatonal de 400 m de largo y de 50 m de ancho en algunos puntos ofrecerá un camino continuo entre los diferentes centros de interés de la estación y desembocará en el puerto permitiendo a los visitantes acceder a los muelles sin afectación de la circulación de automóviles.

El pueblo original de *Saint-Cyprien* fue edificado en el borde del mar, en un principio fue un modesto pueblo de pescadores y con el tiempo urbanizado residencialmente. El antiguo pueblo se convirtió en la estación balnearia pilar de la nueva estación *Saint-Cyprien plage*



Figura 4-22. Estación turística Saint-Cyprien.

Fuente:

cuya ambición era ofrecer una vida animada todo el año. El urbanismo de la nueva estación turística se ha apoyado en dos principios:

El primer principio urbano, para evitar la repetición de elementos idénticos se planteo la diversidad de las zonas urbanas y la tipología de vivienda: un sitio urbano, un sitio lacustre, una zona portuaria y varios tipos de implantación individuales se insertan profundamente a los programas existentes. Los equipamientos y sus emplazamientos como el golf, el hipódromo o el aeroclub reforzaron la sensación de diversidad voluntaria. *«une cité de vacances doit pouvoir offrir à chacun le type d'habitat conforme au dépaysement qu'il recherche, avec la vie ou le calme, le bruit ou le silence dont il a besoin pour s'épanouir»*²¹⁰.

El segundo principio urbano, de carácter general fortalece al primer principio tratando respecto de las propiedades de la distribución espacial de los volúmenes construidos. De la periferia hacia el centro, los volúmenes de vivienda incrementan su altura. Partiendo de implantaciones puntuales y de viviendas de planta baja hacia las implantaciones densas, urbanas y altas que producen un hito en el litoral. En el barrio denso la vida será más brillante y sonora formando parte del barrio del puerto. Los volúmenes altos servirán para abrigar a los barcos del viento.

4.2.6.2 Estación turística CANET-PLAGE

La ciudad Canet-village fue situada a 14 km del mar en un eje perpendicular con Perpignan con relación al litoral. Esta situación hizo de la nueva estación turística Canet-plage el mayor lugar de atracción veraniega de los habitantes de Perpignan. Una superficie de 211,111 m² fue estudiada con el fin de obtener una superficie construida de 147,000 m², distribuidos en 39 edificios, cuyas alturas varían de 2 a 11 niveles (Figura 4-23, Figura 4-24, Figura 4-25).

El *arquitecto en chef* encargado fue **J. Genard**. El proyecto consiste en 4 estanques menores conectados cada uno por separado al estanque del puerto. Los estanques forman **unités marinas** de aproximadamente 600 viviendas cada una. La implantación de los edificios fue planteada con el fin de envolver y proteger de los vientos dominantes.

²¹⁰ *«Una ciudad de vacaciones debe poder ofrecer a cada uno el tipo de hábitat conforme al tipo de exilio que se busca, con vida o calma, el ruido o el silencio del cual, se tenga necesidad para ser feliz».* Aménagement Touristique du littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, n° 2.

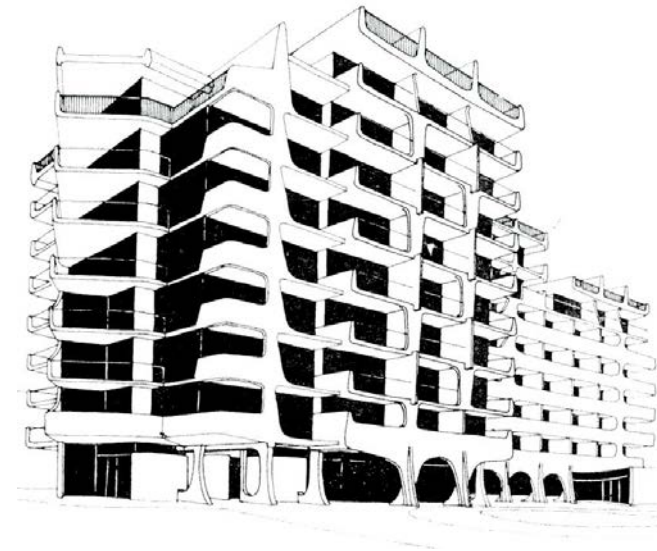


Figura 4-23. *Unité marina, Canet-Plage.*

Fuente: Aménagement Touristique du littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, n° 2.

Figura 4-24. *Arquitectura estación turística Canet-plage.*

Fuente: Aménagement Touristique du littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, n° 2.

La creación de los estanques tuvo como objetivo concentrar el interés y la actividad en el corazón de cada *unité marina*. La calma y tranquilidad de los estanques interiores permitirán una navegación de *petit plaisance* en cada *unité marina*, independientemente del canal principal del puerto que fue concebido para la *grande plaisance*.

Además, existía la posibilidad de navegar de una marina a la otra por medio de canales trazados serpenteantes entre los edificios y las áreas verdes. Cada una de las 4 marinas tiene un carácter particular remarcado por su dimensión, trazo, altura de los edificios, disposición de sus comercios y; la ordenación de circulaciones y espacios verdes. La propuesta arquitectónica del *architecte en chef* consistió en diseñar fachadas con grandes vanos abiertos al sol del lado del puerto y crear en todos los niveles un espacio de vida alegre, despreocupación y diversión.

En la nueva estación fueron propuestas dos tipos diferentes de circulación. Una circulación peatonal que se desarrolla en las áreas verdes, al borde del agua y entre los edificios, generando la posibilidad a los peatones de circular y de pasear con toda tranquilidad al abrigo del viento. Una circulación para los automóviles a nivel de la calle, pretendió integrar al máximo a los automóviles con el acceso a los edificios, evitando una concentración masiva de automóviles convertidos en una molestia. En ningún punto, la circulación de automóviles se confronta a la circulación de peatones. La circulación de la estación asegura el acceso de los servicios y seguridad.

Una zona comercial y un complejo de ocio fueron previstos como necesarios para una ciudad balnearia. Los equipamientos unen a los diferentes recursos que posee ya la aglomeración Canet-plage. Para el mantenimiento de los barcos se previó la construcción de un dique seco y una serie de hangares localizados en la parte interior del estanque para ofrecer la invernada de barcos.



Figura 4-25. Estación turística Canet-Plage.

Fuente: Propia

