

**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](http://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](http://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](http://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:

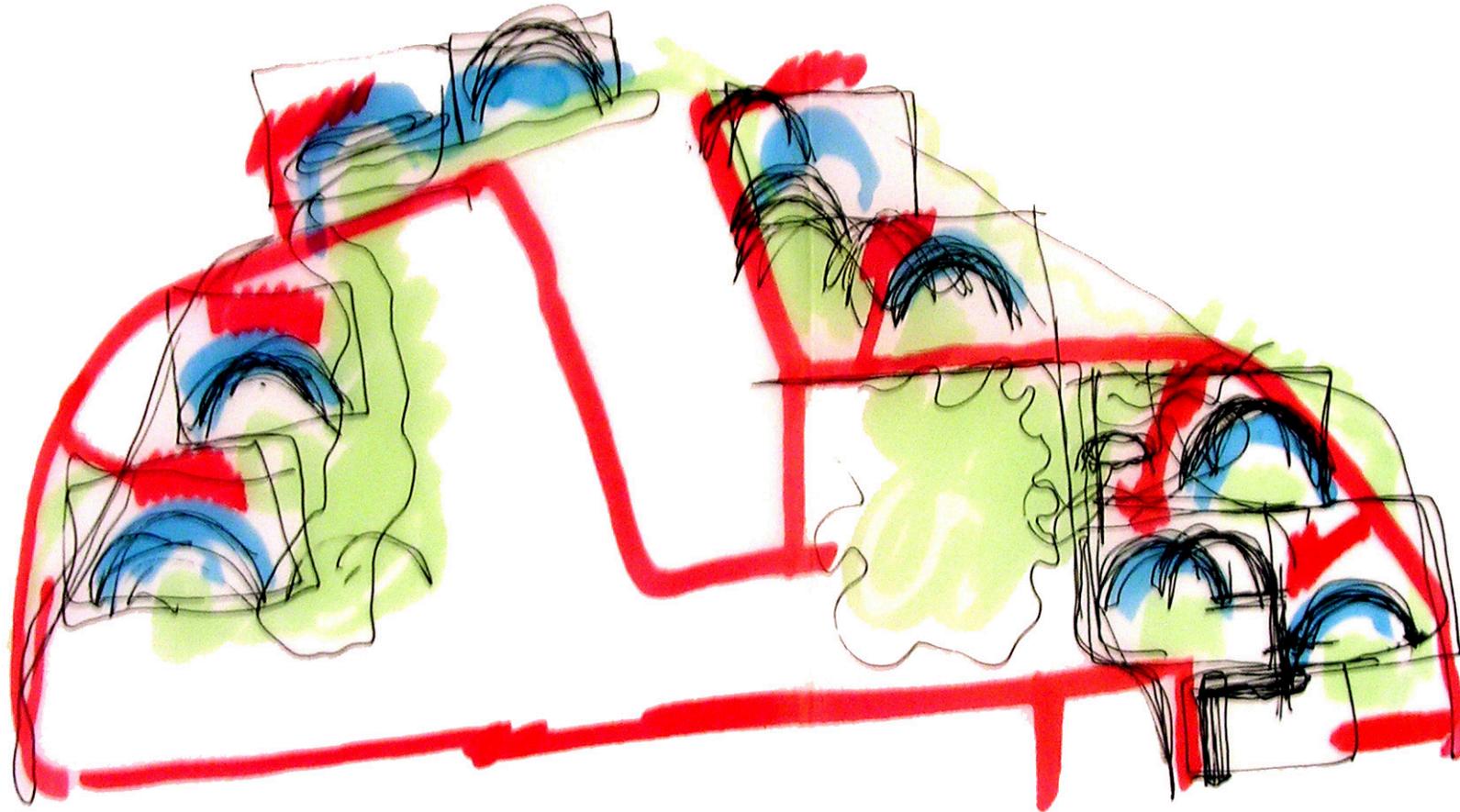
**Arq. Izol Emilia Marez López**

Director de Tesis:

**Dr. Ricard Pié Ninot**

Barcelona, España. 29 de febrero de 2012.

## 5. PROYECTO DE LA ESTACIÓN TURÍSTICA LA GRANDE-MOTTE





En el proceso de investigación se decidió estudiar las estaciones La Grande-Motte y Port Leucate-Barcarès por ser las primeras estaciones construidas en diferentes extremos de la región, la libertad de los proyecto de fundación *ex – nihilo* y la importancia de los *architectes en chef* de ambas estaciones que se vio reflejada en el material bibliográfico obtenido para su análisis.

La búsqueda de las aportaciones del Movimiento Moderno en el proyecto de la estación turística La Grande-Motte dirigió la investigación a conocer el proceso de diseño de la estación mediante el estudio de los anteproyectos donde fue detectada la aplicación de los principios del *orden abierto* en la concepción urbana y la configuración de la arquitectura de vacaciones. De manera más detallada fue estudiado el proyecto final de la estación.

El análisis de la concepción urbana nos permitió conocer la estructura de la ciudad que se basa en el concepto moderno de zonificación y jerarquía vial con una notable preferencia por los espacios verdes. El estudio de la reglamentación urbana y arquitectónica permitió la comprensión de la concepción arquitectónica caracterizada por la vivienda colectiva en inmuebles en altura en forma piramidal propuestos para generar una ciudad homogénea y en armonía con la naturaleza.



## 5.1 EL CABINET DE JEAN BALLADUR

*"Le cabinet de Jean Balladur a établi le plan masse de l'ensemble, situé les équipements, les fonctions et la nature des différentes constructions. Il a défini le caractère architectural des constructions et réalisé la plupart d'entre elles. Il a coordonné et dirigé les ingénieurs et les services publics chargés de ces travaux d'aménagement du site. Il a enfin contrôlé et approuvé toutes les constructions qui avaient été confiées à d'autres architectes dans le cadre de cette opération. La surface de plancher construite est d'environ 1.000.000 de m<sup>2</sup>».*

*"El cabinet de Jean Balladur estableció el plan masse del conjunto, situó los equipamientos, las funciones y la naturaleza de las diferentes construcciones. Definió el carácter arquitectónico de las construcciones y realizó la mayor parte de ellas. Coordinó y dirigió a los ingenieros y los servicios públicos encargados de los trabajos de ordenación del sitio. Ha controlado y aprobado todas las construcciones que habían sido confiadas a otros arquitectos en el cuadro de esta operación. La superficie a construir es alrededor de 1.000.000 de m<sup>2</sup>"<sup>211</sup>.*

En 1964, después de haber trabajado con la *Agence d'aménagement du Languedoc-Roussillon* (A.A.L.R.) en la elaboración del P. U. I. R. (1964), el arquitecto **Jean Balladur** fue encomendado como *architecte en chef* por el Gobierno del Presidente General Charles de Gaulle y el Primer Ministro Georges Pompidou para concebir y dirigir a través de su **cabinet** la construcción de la nueva estación turística **La Grande-Motte** en el marco de la *Ordenación Turística del Litoral del Languedoc-Roussillon*. La construcción de La Grande-Motte se realizó en un largo periodo que duro desde 1964 hasta el año 2000.

En el *cabinet* encabezado por **Jean Balladur** (*architecte en chef*), colaboraron **Pierre-Guillaume Dezeuze** (arquitecto) y **Paul Gineste** (arquitecto). El *cabinet* contó con la colaboración especial de E. Mauret (paisajista), C. Sibilot (paisajista) -estos dos trabajaron en el estudio de espacios verdes- y los geómetras G. Chesny y F. Siragusa. En algunos de los proyectos arquitectónicos Jean Balladur trabajo en colaboración de otros arquitectos: **Jean-Bernard Tostivint** (arquitecto), Monsieur Garevski (arquitecto), **Gilles Balladur** (arquitecto) y **Pierre Raoux** (arquitecto).

Primeramente, el *cabinet* de Jean Balladur efectuó el *plan de masse* de la nueva estación y su respectivo *Plan de ocupación de Suelo* (POS) de la nueva estación. El *plan de masse* resolvió el trazo urbano y la parcelación. El POS definió el uso del suelo, marco densidades y

<sup>211</sup> Descripción del trabajo del *cabinet de Jean Balladur* en la estación de La Grande-Motte según un Curriculum Vitae de Jean Balladur. Fondo BALJE-A-1. Dossier 373 IFA 115/5. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

dispuso dentro de la ciudad el equipamiento urbano y turístico. El carácter arquitectónico fue definido dentro de un *Reglamento de Arquitectura* exclusivo para la estación.

Posteriormente, el *cabinet*, con Jean Balladur como *architecte en chef* de la estación, coordinó y dirigió un Equipo de trabajo<sup>212</sup> encargado de la ordenación del sitio, compuesto por ingenieros, diversos organismos públicos y por la *Société d'aménagement du département de l'Hérault* (S.A.D.H.). Asimismo, el *cabinet* controló y aprobó todas las construcciones que fueron confiadas a otros arquitectos en el marco de esta operación.

### 5.1.1 FONDO DE ARCHIVOS DE JEAN BALLADUR

Jean Balladur nació en 1924 en Smyrne (hoy Izmir), Turquía y murió en París en junio 2002. Efectuó sus estudios en París. Fue alumno de Jean-Paul Sartre cuando realizo estudios en letras y filosofía. Gracias al conocido escritor Balladur colaboró en la revista *Temps modernes*<sup>213</sup>. En 1954, Balladur obtuvo su Diploma de *l'École Nationale des Beaux-Arts* de París. Cuando realizaba sus estudios trabajó un corto tiempo en la Agencia de Le Corbusier. En 1949, trabajo como *chef d'agence* en el *cabinet Benjamin Lebeigle*. Jean Balladur estuvo asociado con el arquitecto Lebeigle de 1953 a 1954.

Desde sus inicios, Jean Balladur se sintió atraído por la estética de los arquitectos de la Bauhaus, preferentemente por la obra de Mies van der Rohe. Durante los primeros años de actividad profesional fue cuando Balladur realizó sus primeros proyectos inspirados en la estética de la Bauhaus: La *villa Besson* (1957-1968) en el bosque de Chantilly (**Figura 5-1**), el *Hôpital Claudius-Regaud* para el *Instituto Curie* (1960-1962) (**Figura 5-2**), y el Edificio de la *Caisse Centrale de Réassurance* (1955-1957) (**Figura 5-3**), ambos en París.

<sup>212</sup>El equipo de trabajo estaba compuesto por personal de: *Ponts et chaussées*, *Service maritime et de navigation du Languedoc-Roussillon*, *Service Spécial d'études maritimes et de génie civil*, *Société Centrale pour l'équipement du territoire* (SCET) y *Société d'études et de réalisations minières et industrielles*.

<sup>213</sup> BALLADUR, Jean. Le dedans et le dehors. *Le Temps Modernes*. 1949, novembre, n° 49 y BALLADUR, Jean. Urbanisme et démocratie. *Le Temps Modernes*. 1955, avril, n° 111.



**Figura 5-1. Villa para M. Besson, en el bosque de Chantilly (1957-1968).**

Fuente: Fondo BALJE-B-57. Dossier 373 IFA 102/2. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

**Figura 5-2. Hôpital Claudius-Regaud para el Instituto Curie en París (1960-1962).**

Fuente: Propia.

**Figura 5-3. Edificio de la Caisse Centrale de Réassurance en París (1955-1957).**

Fuente: Propia.

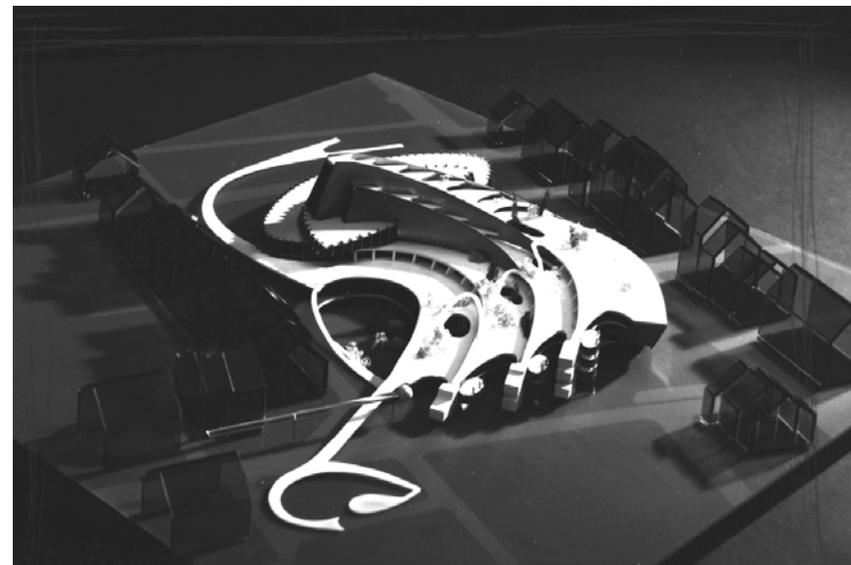


En 1963, fue nombrado *architecte en chef* de la estación turística de La Grande-Motte y de la marina de Port Camargue. La obra de La Grande-Motte, ocupó al *cabinet de Jean Balladur* durante treinta años. En esta labor Jean Balladur fue asistido por su hijo Gilles y el arquitecto Jean-Baptiste Tostivint. Acusado de haber renegado del dogma moderno por las formas decorativas de la arquitectura de la estación lo llevaron a ser expulsado de la redacción de la revista *L'Architecture d'Aujourd'hui*.

Múltiples funciones oficiales completaron la carrera de Jean Balladur: Presidente del *Syndicat des architectes de la Seine*, Vicepresidente de la *Confédération des architectes français*, Miembro del *Conseil Régional d'Île-de-France de l'Ordre des architectes*, Arquitecto del *Ministère de l'Éducation Nationale* y de 1957 a 1977, fue titular de la Cátedra de Arquitectura en la *École Nationale des Ponts et Chaussées*. En las últimas décadas participó en los concursos para la construcción del *Centre culturel Georges-Pompidou* (1971) (Figura 5-4) y el *Ministère de l'Économie et des Finances* (1982).

En el año 2002, antes de su muerte, los documentos que dejaron huella del trabajo de Jean Balladur durante el periodo de 1955 a 2000, fueron donados por él mismo a la Dirección de *Archives de France* y depositados en el *Centre Georges-Pompidou* y *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*, ambos centros localizados en París. El fondo de Jean Balladur corresponde a todo el periodo de actividad del arquitecto, quien ejerció preferentemente en Francia, principalmente en la región parisina y el Departamento de Hérault.

Jean Balladur efectuó un trabajo de selección antes de donar sus archivos, en el curso de su carrera realizó importantes eliminaciones de documentos, por lo que el fondo tiene vacíos y muchos importantes proyectos están ausentes. Más de 70 proyectos fueron conservados, de los cuales la mayor parte conciernen a la estación turística La Grande-Motte, presentados en forma de anteproyecto o proyecto de ejecución. El *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture* también conserva una serie de escritos, trabajos escolares, correspondencia y fotografías de sus obras. Además, cuenta con publicaciones derivadas de las investigaciones basadas en el fondo y referencias bibliográficas relacionadas con el arquitecto y su obra.



**Figura 5-4. Proyecto para el concurso para el Centre Culturel Pompidou en París, 1971.**

Fuente: Fondo BALJE-B-71. Dossier 373 IFA 150/1. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

## 5.2 ASPECTOS GENERALES

ESTACIÓN TURÍSTICA LA GRANDE-MOTTE	
Architecte en chef:	Jean Balladur
Maître d'ouvrage:	Société d'aménagement du département de l'Hérault (S.A.D.H.).

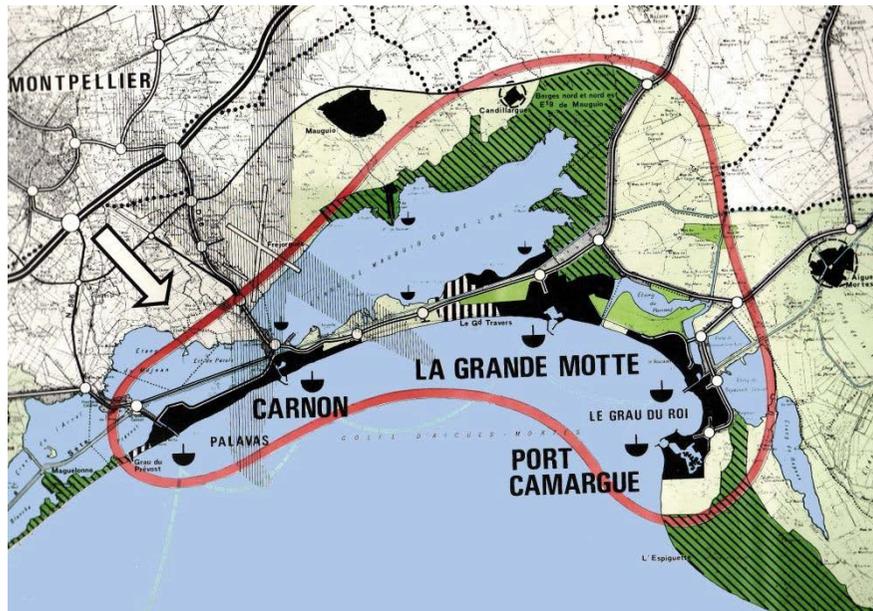


Figura 5-5. Esquema director de la Unidad turística Grau-du-Roi-Palavas

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA 104/4. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture

### 5.2.1 LOCALIZACIÓN, GEOGRAFÍA Y PAISAJE

La nueva estación turística La Grande-Motte se localiza al noroeste de la región Languedoc-Roussillon. Pertenece al Departamento de Hérault y junto con la estación Port Camargue son parte esencial de la *Unidad Turística Grau-du-Roi-Palavas*. Está ubicada a 20 km de Montpellier, 40 km de Nimes, 4 km de Grau-du-Roi y a 9 km de Carnon. El lugar donde se emplazó la nueva estación colinda al norte con el *Etang de l'Or*<sup>214</sup>, al este con el río Vidourle y el *Etang du Ponant*, al oeste con la zona de *Grand-Travers* y al sur con el Golfo de León (Figura 5-5).

Tres dominios forman parte del territorio original de la futura estación: *le Domaine de Petite Plage*, *le Domaine de Haute Plage* y *le Domaine de La Grande Motte* donde una duna elevada dio su nombre a la propiedad. La nueva estación fue erigida en un sitio plano y pantanoso. La superficie total originalmente contempló un terreno de 700 ha y un área de acción directa de 450 ha. La estación turística integra con un *port de plaisance* de 17 ha y un estanque artificial de 300 ha, localizado al este. Tiene un frente de playa de arena fina de 4 km de largo que presenta una pendiente muy ligera y en el cual existen dunas de arena. El mar es generalmente tranquilo durante el verano. Los vientos dominantes provienen del Noroeste y Sureste. La estación es azotada indistintamente tanto por el *Mistral* como la *Tramontana*.

### 5.2.2 PROGRAMA Y CONDICIONANTES GENERALES

#### 5.2.2.1 Obras de infraestructura

El plan de obras de infraestructuras de la *Unidad Turística Grau-du-Roi-Palavas* contempló la ampliación de los puertos tradicionales: *Palavas-les-flots*, *Carnon*, y *le Grau-du-roi*; la creación del nuevo *port de plaisance* de La Grande Motte y el acondicionamiento de estanques interiores para promover la práctica del *ski náutico*.

<sup>214</sup> El *Étang de l'Or* es conocido comúnmente como *Étang de Mauguio*.

### 5.2.2.2 Programa de Equipamiento urbano

El programa de la estación contemplaba equipamiento para habitantes y visitantes considerando que la población permanente necesitaba llevar a cabo actividades cotidianas. Asimismo, se tomó en cuenta la diversidad cultural y religiosa. Balladur realizó proyectos de iglesia católica, culto protestante y sinagoga.

La política turística contempló atender las necesidades de todo tipo de turismo: social, natural o de negocios. Unos de los principales establecimientos de la estación es el *Palacio de Congresos* de carácter regional. Existen varios proyectos de *villages de vacances*, dirigidos a las clases populares. En las últimas décadas del siglo XX se integró un campo de golf ubicado al norte de la estación.

Equipamiento urbano y turístico		
1	Port de plaisance	1,200 plazas (17 ha)
1	Estanque interior (Le Ponant)	300 ha
10	Hoteles	2 a 4 estrellas
4	Residencias hoteleras de vacaciones y <i>villages de vacances</i>	4,500 camas
6	Port de plaisance	7,000 plazas
	Apartamentos en inmuebles colectivos	10,000
	Villas individuales	1,500
	Habilitación y equipamiento en la playa	6 km
	Parques, explanadas de juegos y deportes (tenis, natación, fútbol) y paseos peatonales	100 ha
1	Campo de Golf diseñado por TRENT-JONES	27 Hoyos
	Palacio de Congresos, Oficina de turismo, Iglesia, Ayuntamiento, Servicios municipales, Servicios Técnicos, Correo postal, Central telefónica, Bomberos, Policía y Servicios de Seguridad	

Tabla 5-1. Programa de equipamiento urbano y turístico de la estación La Grande-Motte.

### 5.2.2.3 Número de camas y densidades

El programa general de la estación propuso una capacidad de alojamiento de **42,450 camas**. Apartamentos y villas están calculados con 25m<sup>2</sup> de superficie por cama. Considerando que la superficie total construida de la estación sería de 450 ha, la densidad media resultante fue de **94 camas/ha**.

La repartición total de camas entre los diferentes modos de alojamiento fue el siguiente:

- 30,650 camas destinadas a apartamentos y villas.
- 3,600 camas destinadas a espacios de *camping-caravaning*.
- 8,200 camas destinadas a Hoteles y colectivos (Hoteles, VVF, Moteles, *centres de jeunes*).

Al mismo tiempo fueron programadas la cantidad de hectáreas para cada uso:

- Alojamiento temporal: 10,000 camas en 40 ha.
- Hábitat individual: 10,000 camas en 180 ha.
- Hábitat colectivo y hotelería: 20,000 camas en 100 ha.

Las densidades en la estación fueron programadas para que existieran zonas con hábitat denso, disperso, colectivo e individual. La densidad de estos espacios es decreciente desde el centro de la estación hacia la periferia.

## 5.3 CONCEPCIÓN URBANA

### 5.3.1 ESTUDIOS PREVIOS

El fondo de archivos de Jean Balladur del **Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture**, contiene una serie de documentos de los primeros trazos de la estación La Grande-Motte, asimismo, varios estudios previos que muestran distintas versiones del *plan de masse*. Todas las propuestas presentadas de la estructura urbana de la estación giran alrededor del *port de plaisance*, considerado el principal centro de interés de la nueva estación.

La forma y ubicación del puerto es lo único que en todos los estudios previos permaneció sin ninguna modificación significativa ni afectación a la propuesta final. Esta constante hace parecer que los primeros proyectos se asemejan al proyecto final aunque la estructura vial siempre fue rediseñada. Las versiones previas no plantearon el estanque artificial interior (*Etang du Ponant*) localizado al este de la estación, el cual, si fue construido como alternativa al puerto principal. En la fecha que se hicieron los anteproyectos urbanos ya habían sido construidas las instalaciones del puerto y las vialidades de acceso del exterior hacia el *centre-ville* y el puerto. Sin embargo, en el proceso de construcción, ambos elementos sufrieron algunas modificaciones.

#### 5.3.1.1 *Plan de masse*

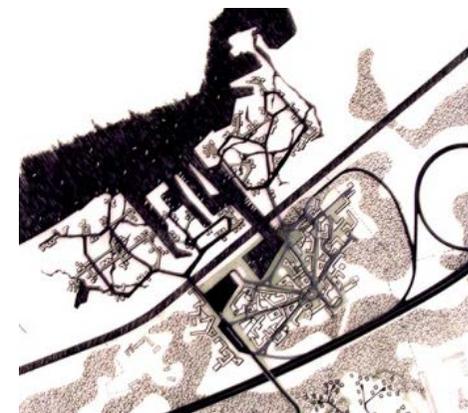
El *plan de masse* versión 1964 de la estación La Grande-Motte, integro *Etang d'or* a las actividades de la nueva estación. Situado al norte de la estación, se instaló en el borde del estanque un puerto alternativo de menor tamaño. El puerto del *Etang d'or*, de tipo secundario funcionaría como elemento central de un núcleo urbano con el fin de desconcentrar las actividades del puerto principal (Figura 5-6).

El núcleo urbano de *Etang d'or* está separado de la estación por medio de áreas verdes y conectado por la vía rápida que comunica a La Grande-Motte con el exterior. Las viviendas unifamiliares fueron localizadas en ambos lados del puerto del *Etang d'or*. La implantación de las viviendas es de manera casual en relación a las vías automovilistas. Las viviendas



**Figura 5-6. Plan masse de la estación La Grande-Motte versión 1964.**

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA 212. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.



**Figura 5-7. Vista del puerto secundario considerado como detonador de las actividades en el Etang d'or.**

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA 212. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.



### 5.3.2 PROYECTO URBANO

En la ordenación de la estación La Grande-Motte participaron con Jean Balladur los arquitectos Paul Gineste y Pierre Guillaume Dezeuze. De 1964 a 1981, El proyecto de la estación La Grande-Motte registro modificaciones, revisiones y anulaciones resultantes de la experiencia. Los cambios afectaron al *plan de masse*, plan director y a la reglamentación urbana y arquitectónica. Asimismo, se registró el desarrollo de los proyectos específicos de algunas zonas residenciales, el diseño de mobiliario urbano, espacios verdes y espacios públicos. EL *plan de masse* de 1965 y su respectivo *Plan de Ocupación del suelo* (POS) es la versión que más se asemeja a la estación construida (Figura 5-10, Figura 5-11, Figura 5-12).

La construcción de la estación La Grande-Motte se desarrolló en fases de construcción para actuar en determinadas partes (*tranches*) de la estación. El **1° tranche** fue iniciado en 1964 y tuvo como plazo límite de terminación 1969. El área de acción del 1° tranche incluye el *centre-ville*, programado para vivienda colectiva y equipamiento turístico. Como complemento se realizaron en ese tiempo algunas viviendas individuales al norte de la estación y el *camping-caravanning* para diversificar la oferta del *centre-ville*.

El **2° tranche** contemplo la ampliación al este de la zona de viviendas individuales hacia la zona del *Etang du Ponant* (Figura 5-9). El **3° tranche** integro al oeste de la estación el proyecto de la zona del *Couchant*. En 1975, fue integrado al oeste del *Couchant* frente a la playa el ZAC de *Grand Travers*. A finales de los años 1980, al norte de la estación se construyó el ZAC del Golf que incluyo una zona de viviendas exclusivas y un hotel.

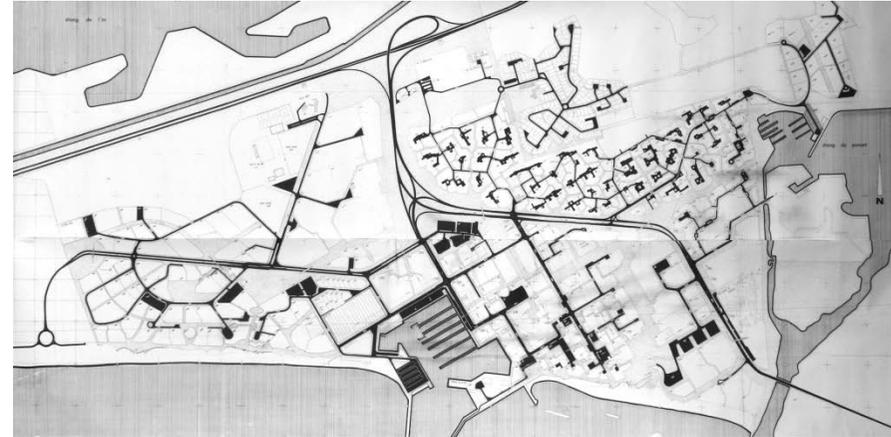
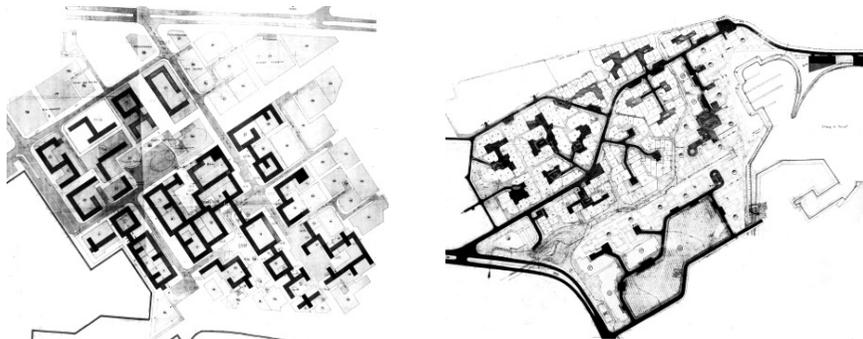


Figura 5-9. 1° y 2° *tranches* de La Grande-Motte.

Fuente: Fondo BALJE-C-64. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

Figura 5-10. *Plan masse* de La Grande-Motte (1965).

Fuente: Fondo BALJE-C-64. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

Figura 5-11. *Plan de ocupación del suelo* (POS) de La Grande-Motte (1984).

Fuente: Fondo BALJE-C-64. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*



Figura 5-12. Sistema Edificado de La Grande-Motte.  
Fuente: Propia.

### 5.3.2.1 Principios urbanos

«Une ville doit être un ensemble bâti vivant, et pour ce faire, doit éviter la répétition et la monotonie qui résulte inévitablement d'une tutelle trop exigeante de l'architecte en chef, sauf en ses points majeurs, port, place, etc., qui parce qu'ils s'offrent géométriquement appellent un ordre et une discipline architecturaux».

«Una ciudad debe ser un conjunto construido vivo, y para serlo, debe evitarse la repetición y la monotonía que resulta inevitablemente de una tutela demasiado exigente del arquitecto en jefe, salvo en sus puntos mayores, puerto, plaza, etc., porque ellos ofrecen geometría llamando a un orden y una disciplina arquitectónica»<sup>215</sup>.

La Grande-Motte ha sido objeto de diversas investigaciones debido al planteamiento de un modelo alternativo que rompió con el tradicional modelo urbano de las Ciudades Balnearias del siglo XIX. Además, la *Ordenación turística de Litoral de Languedoc-Roussillon* generó un nuevo modelo de región turística contrario al modelo de región tradicional de la Costa Azul o a las Costas Españolas (Costa del Sol o Costa Brava).

Los arquitectos Claude Prelorenzo y Antoine Picon<sup>216</sup> son los investigadores más interesados en el tema. Plasmaron su análisis de la estación en el artículo *Territoire, ville et architecture balnéaire. L'exemple de La Grande Motte* y en el libro *L'aventure du balnéaire: La Grande Motte de Jean Balladur*<sup>217</sup>. Ambos documentos fueron publicados antes de la muerte de Jean Balladur. Se desconoce comentarios directos del arquitecto respecto a las reflexiones que giran en torno a ambos modelos.

Prelorenzo y Picon manifestaron en sus publicaciones la existencia de principios urbanos fundamentales que distinguen a La Grande-Motte de las ciudades balnearias del siglo XIX. La principal diferencia que plantearon es determinada por los usuarios a quienes fueron orientadas las dos producciones urbanas. Las ciudades balnearias del siglo XIX tuvieron como objetivo albergar a la élite de las grandes metrópolis europeas por grandes periodos de descanso. Contrariamente, La Grande-Motte ofreció un proyecto social dirigido a las clases

medias que obtuvieron desde los años 1930 la oportunidad de disfrutar estacionalmente el borde del mar.

Los arquitectos declararon que las demandas de los usuarios trascendieron directamente en la naturaleza del equipamiento urbano-turístico de ambos modelos. Los grandes edificios tradicionales de las ciudades balnearias del siglo XIX como el Gran Hotel, el Casino y el establecimiento de baños, en La Grande-Motte fueron reemplazados por equipamiento turístico acorde a las nuevas actividades tanto de los habitantes como de los visitantes: palacio de congresos, iglesia, casino, restaurantes, piscinas, spas, zonas comerciales, áreas deportivas y establecimientos escolares.

Tanto en la ciudad balnearia del siglo XIX como en La Grande-Motte la relación de la ciudad con el litoral permanece constante pero no fueron ordenadas de la misma manera. **Frente de mar** y **paseo marítimo**, dos elementos urbanos esenciales de la ciudad tradicional transformaron sus formas y funciones originales. El emblemático frente de mar que albergaba los edificios representativos (Gran Hotel, Casino y Establecimientos de baños) en La Grande-Motte no fue plasmado convencionalmente. No se ubicaron inmuebles de habitación o edificios representativos en posición frontal frente al mar, aparecen casi de manera perpendicular con el borde del mar. La principal razón fue evitar el privilegio de la vista y el acceso de una parte de residentes en detrimento de otros (Figura 5-13).

El paseo marítimo, parte fundamental de la estructura de las ciudades balnearias y dedicado antiguamente a paseos banales, en La Grande-Motte estuvo formado por vías peatonales y vehiculares, terrazas, áreas verdes y mobiliario urbano. Para generar una transición rápida y continua entre el mar y la ciudad la playa fue bordeada solamente con un paseo peatonal casi al mismo nivel de la arena.

### 5.3.2.2 Normatividad urbana

El contenido del proyecto de la estación turística de La Grande-Motte está representado en el *Plan de masse*, el cual determina la estructura urbana, divide el suelo en lotes –cada lote posee un número- y define las características de implantación de las construcciones sobre dichos lotes. Las reglas de urbanismo que se fijaron para definir la implantación y la densidad de construcción están expuestas en un *Reglamento de urbanismo* o gráficamente en el *Plan de ocupación del suelo* (POS).

<sup>215</sup> BALLADUR, Jean. L'architecture de la Grande-Motte en Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, n° 2.

<sup>216</sup> Claude Prelorenzo es sociólogo e investigador en la *École d'Architecture de Versailles*. Antoine Picon es investigador asociado en *L'École nationale des ponts et chaussées* y Profesor de Historia de la Arquitectura en la *Universidad de Harvard*.

<sup>217</sup> PRELORENZO, Claude; PICON, Antoine. *L'aventure du balnéaire: La Grande Motte de Jean Balladur*. Marseille: Editions Parenthèses, 1999 y PRELORENZO, Claude; PICON, Antoine. *Territoire, ville et architecture balnéaire. L'exemple de la Grande Motte. Les Cahiers de la Recherche Architecturale*. 1993, tercer trimestre, n° 32-33.

Un **Plan de ocupación del suelo**: “Tenía como principal objetivo definir de manera precisa los derechos incluidos en cada parcela, además de organizar el tejido urbano definiendo la destinación de las construcciones, las densidades y eventualmente las formulas aplicables, de localizar los emplazamientos reservados para la realización de equipamientos y de proteger los espacios naturales o agrícolas”<sup>218</sup>. Un aspecto importante del POS es la **zonificación**, medida que determina las zonas de afectación del suelo según el uso autorizado y las actividades dominantes. El instrumento que permite fijar las densidades de construcción autorizadas en las diferentes zonas del POS es el *Coefficiente de ocupación del suelo* (COS).

Las prescripciones relacionadas con la implantación de las construcciones previstas por el *plan de masse* fueron tanto obligatorias como indicativas. Si la prescripción era de carácter obligatorio el constructor debía respetar las disposiciones respecto al alineamiento en las vías o los espacios públicos. Además, se debían seguir las instrucciones relacionadas con la disposición y la forma de los edificios. Cuando la implantación fue indicativa, el propietario del lote podía proponer a la Sociedad de Economía Mixta y al *architecte en chef* otra disposición. Los proyectos arquitectónicos tenían que ser concebidos por un arquitecto cualificado y antes de comenzar la construcción ser sometidos a la aprobación del *architecte en chef*, quien se reservó el derecho de rechazar cualquier acuerdo si estimaba que la calidad arquitectónica de las construcciones podía afectar a la unidad y calidad del complejo turístico.



**Figura 5-13. Frente marítimo y playa urbana de La Grande-Motte.**  
Fuente: Propia.

---

<sup>218</sup> MERLIN, Pierre; CHOAY, François. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris: Presses Universitaires de France, 2005.

### 5.3.3 ESTRUCTURA URBANA

#### 5.3.3.1 Zonificación

La estructura urbana de La Grande-Motte fue regida por el principio de **zonificación** (Figura 5-14, Figura 5-15). El proyecto contempla zonas de densidad alta, media y baja. La zona de alta densidad incluye hábitat colectivo de alturas variantes y equipamiento urbano y turístico. La zona de densidad media, mezcla hábitat colectivo e individual y equipamiento de carácter recreativo y deportivo. La zona de baja densidad incluye a los barrios de viviendas individuales, *village de vacances*, *camping-caravaning* y la zona técnica del puerto ubicada al oeste del *port de plaisance*.

La estación presenta una densidad decreciente del centro a la periferia, en los sentidos sur-norte, centro-este y centro-oeste. La estación está organizada en barrios dotados de funciones específicas:

**Centre-ville.** Zona de alta densidad localizada al sur de la estación es colindante con el puerto y la playa. Incluye hábitat colectivo y equipamiento urbano, comercial y turístico.

**Haute Plage.** Zona de densidad baja localizada al noroeste de la estación, separada del *centre-ville* por la vía primaria. Incluye viviendas individuales (**villas**), áreas verdes y golf.

**Camping-caravaning.** Zona de densidad baja localizada al noroeste de la estación. Incluye zona de *campings-caravaning*, áreas verdes y espacios recreativos.

**Couchant.** Zona de densidad alta y media localizada al oeste de la estación. Incluye hábitat colectivo, viviendas individuales y equipamiento comercial y turístico.

**Point Zero.** Zona de área verde en forma lineal que incluye equipamiento deportivo y recreativo. Localizada al este conecta la playa con las viviendas individuales de *Haute-Plage*.

**Ponant.** Zona de densidad baja y media localizada en el extremo este bordeado por el Etang du Ponant. Incluye hábitat colectivo, individual (*village de vacances*), áreas verdes y equipamiento recreativo y deportivo de tipo náutico.

**ZAC Golf.** Zona de densidad media y baja localizada al noreste. Incluye campo de golf, viviendas individuales, hábitat colectivo y equipamiento deportivo.

**ZAC Grands Travers.** Zona de densidad media y baja localizada en el extremo oeste. Incluye hábitat colectivo y viviendas individuales.

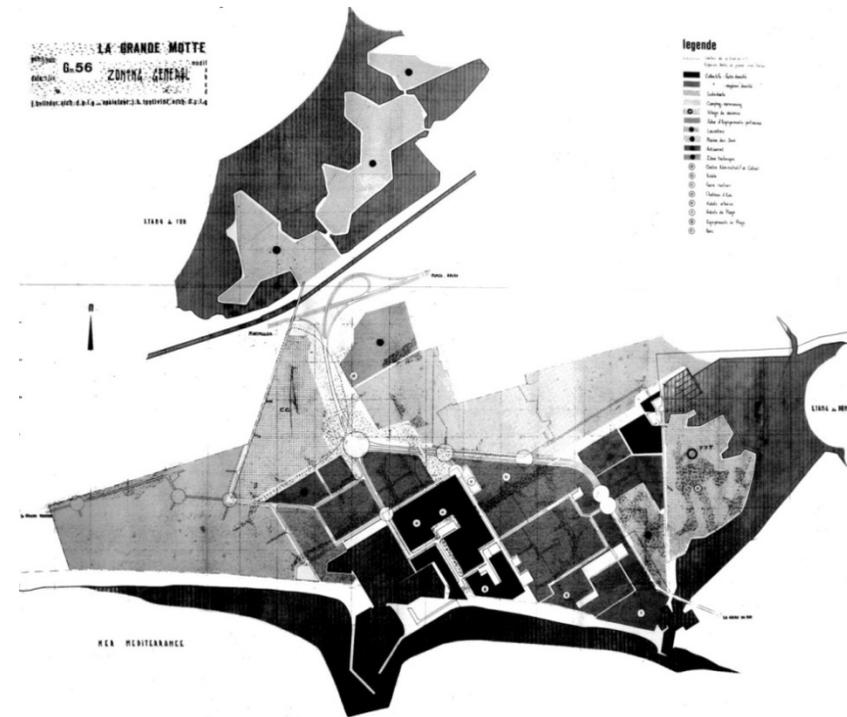


Figura 5-14. Zonificación General La Grande-Motte (1966).

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.



Figura 5-15. Zonificación General de La Grande-Motte.

Fuente: Propia.

### 5.3.3.1.1 Levant

En La Grande-Motte, también llamado la zona del **Levant**, el *centre-ville* es la zona localizada al sur de la estación en torno al *port de plaisance* y cercana a la playa. Fue considerada como la zona más importante por su capacidad de concentración de equipamiento comercial, urbano, turístico y portuario. La gran concentración de hábitat colectivo genera la más alta densidad de la estación, la cual, es decrece cuando se aleja de esta zona. Tres zonas con funciones diversas integran la zona del *centre-ville*: la zona del puerto, la playa urbana y la vía principal con circulación noroeste-sureste.

#### a) La zona del puerto

El puerto tiene una capacidad de albergar 1000 embarcaciones en una dársena de 14 ha. En torno al puerto se desarrollan actividades de entretenimiento y de animación. La zona del puerto comprende tres subzonas. El borde del puerto, contiene los lotes 1, 2, 3 y 4, con frente hacia la dársena. Los lotes fueron destinados a cafés-restaurantes, comercios no alimentarios, algunos comercios alimentarios de lujo, *night-clubs* y locales que contienen actividades terciarias (agencias de viaje, bancos). En esta zona, se emplazaron bordeando el puerto los distinguidos **inmuebles-pirámides** (Figura 5-16).

Al este del puerto, los lotes 7, 8 y 9 están separados de los anteriores por una vía automovilística. Junto con la plaza de la *Mairie*, la iglesia católica y la sala polivalente, el grupo de lotes forma un centro secundario de un carácter menos turístico con comercios alimentarios y no alimentarios. Al noroeste del puerto se localizan un gran estacionamiento público y la zona técnica del puerto, los lotes comportan sobre todo comercios náuticos y servicios a los usuarios del puerto.

#### b) La playa urbana

La zona de la playa urbana incluye el frente de los lotes 17<sup>a</sup>, 17<sup>b</sup>, 18<sup>a</sup>, 18<sup>b</sup>, 19<sup>a</sup> y 49<sup>a</sup>. La zona comprende inmuebles de habitación, la playa propiamente dicha y una zona reservada al comercio, a las actividades deportivas y de ocio. Sin que se trate propiamente de clásico frente de mar, paralelo al borde del mar existe un paseo peatonal bordeado por comercios, cafés-restaurantes y equipamientos de ocio como una piscina y espacios deportivos. En esta zona se evitó concentrar desmesuradamente actividades comerciales y de ocio para no contribuir a la saturación de los estacionamientos cercanos a la playa.

#### c) La vía principal noroeste-sudeste

Esta vía constituye junto a la vía de acceso al puerto, el acceso más directo al *centre-ville*. Dos cruces de esta vía son puntos clave de la estación. Al norte, la vía se encuentra con un primer eje peatonal en sentido este-oeste, que une el barrio del *Ponant* con el puerto. Un segundo eje peatonal de la estación orientado noroeste-sureste es paralelo a la vía principal. Entre este cruce y el puerto se encuentran la iglesia y un conjunto de estacionamiento importante. Al sur, la vía principal atraviesa otro cruce, esta vez con un eje automovilístico que viene del *Ponant* y termina en el puerto. Dos subzonas destacan en esta vía: Al sur, en la parte más próxima al mar la vía fue bordeada de comercios preferentemente no alimentarios y de servicios. Al centro, en la parte más influenciada por la vía peatonal y automovilística se localiza una zona predominantemente alimentaria. Al norte, próximo al cruce de vías peatonales al iniciar la vía comercial fue situado el mercado público.

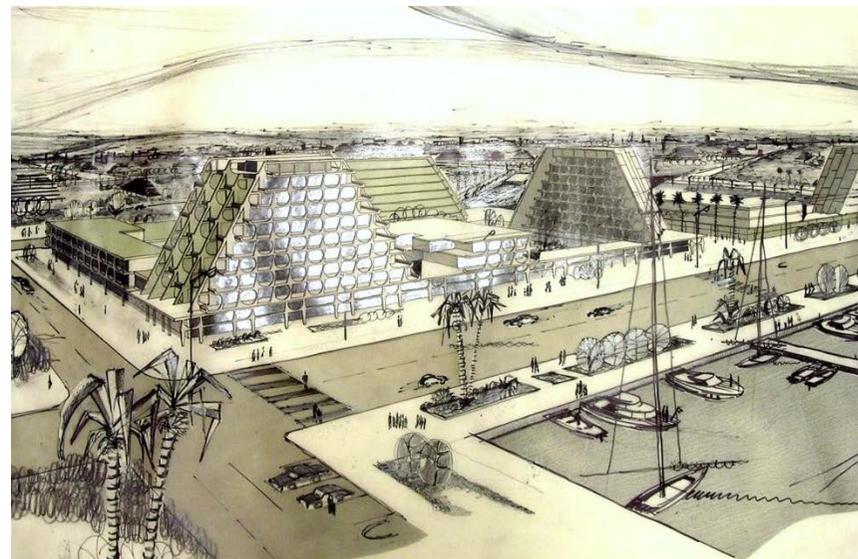


Figura 5-16. Zona del puerto de La Grande-Motte.

Fuente: Fondo BALJE-C-67-2. Dossier 373 IFA 20/3. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

### 5.3.3.1.2 Couchant

El *plan de masse* del barrio del Couchant fue realizado en 1973 por el *cabinet* de Jean Balladur (Figura 5-19). Es considerado el 3° *tranche* de la estación. Localizado al oeste de la estación es una zona de densidad alta y media que integra hábitat colectivo con viviendas individuales -villas-. El barrio cuenta con equipamiento comercial y turístico. Un centro comercial para abastecer al barrio está localizado al centro de la zona.

El trazo urbano es menos rígido que el 1° y 2° *tranches*. El proyecto está compuesto por un conjunto de edificaciones en forma de medio círculo que forman agrupaciones curvas y sinuosas. Las edificaciones, simulando conchas, tienen forma escalonada, lo que permite dotar de terraza a todos los niveles de los inmuebles. Varios esquemas muestran el estudio de integración al paisaje de los inmuebles (Figura 5-17, Figura 5-18).

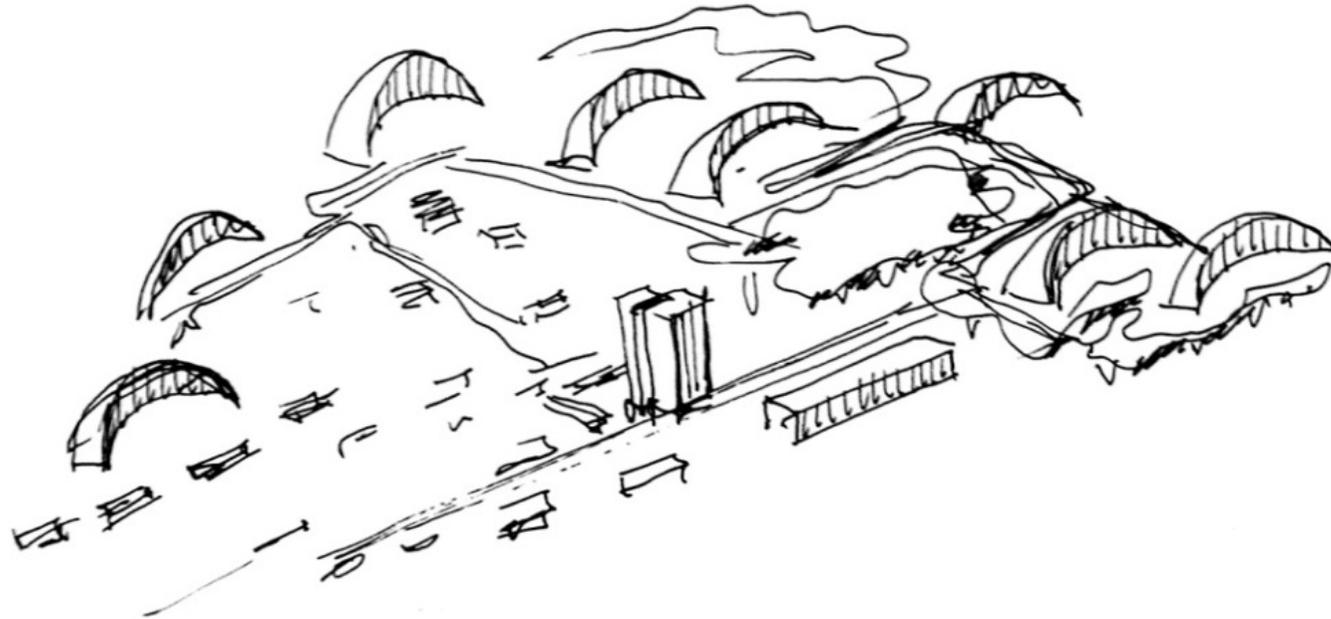
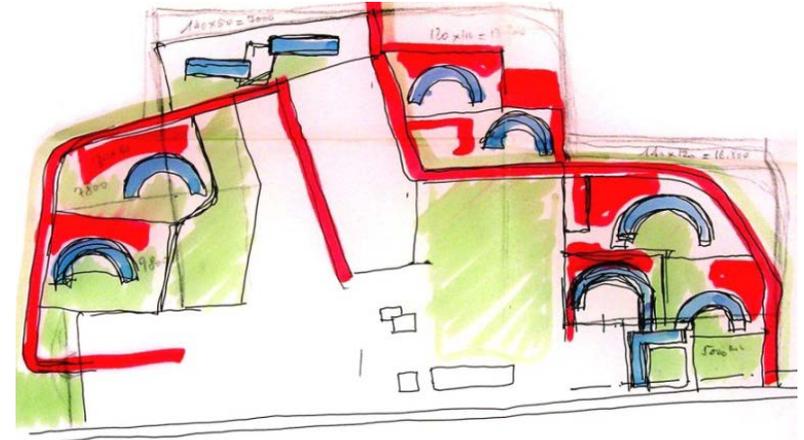


Figura 5-17. Estudio de integración al paisaje de los inmuebles-concha del barrio del Couchant.

Fuente: Fondo BALJE-C-73-2. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 5-18. Estudio de implantación de inmuebles-concha del barrio del Couchant.

Fuente: Fondo BALJE-C-73-2. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

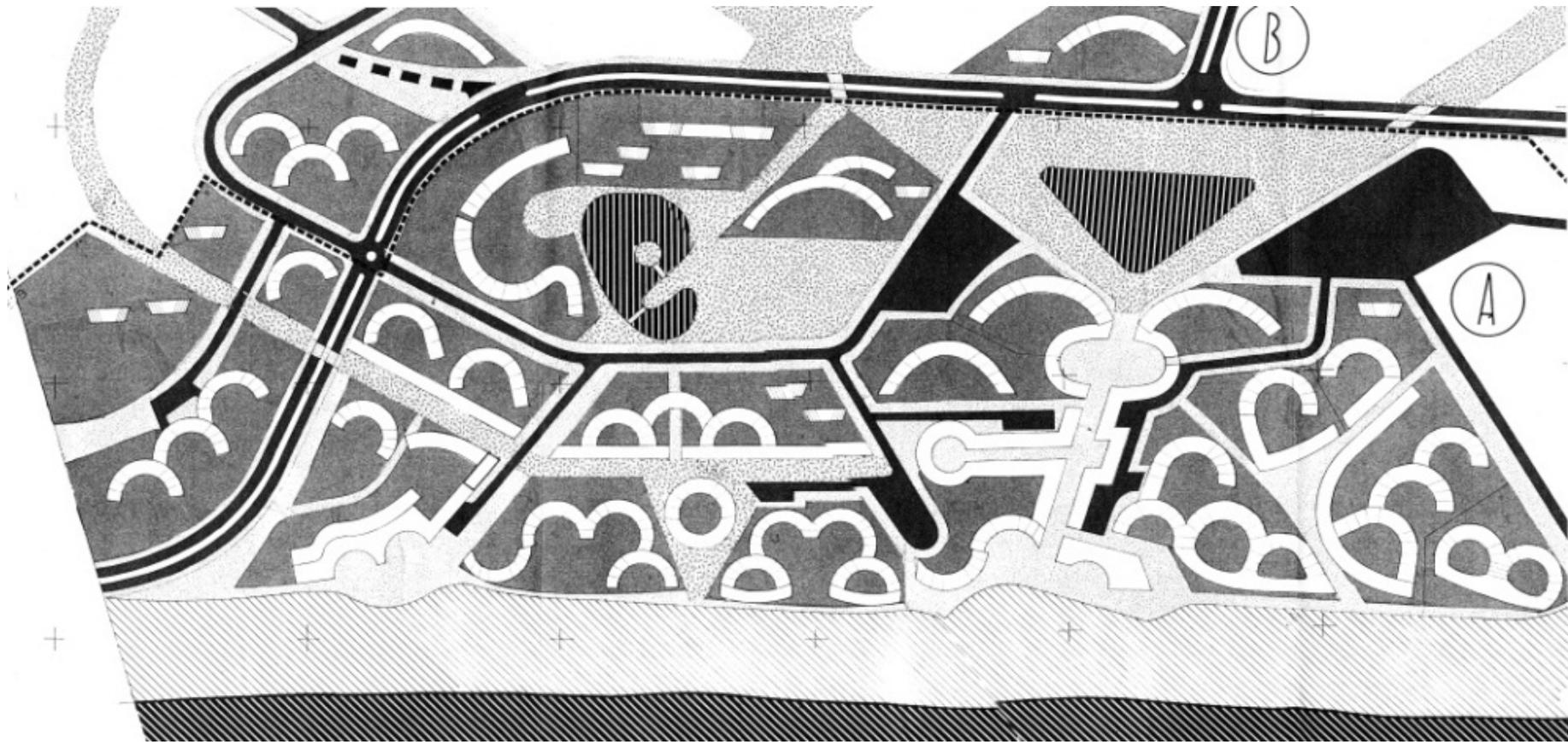


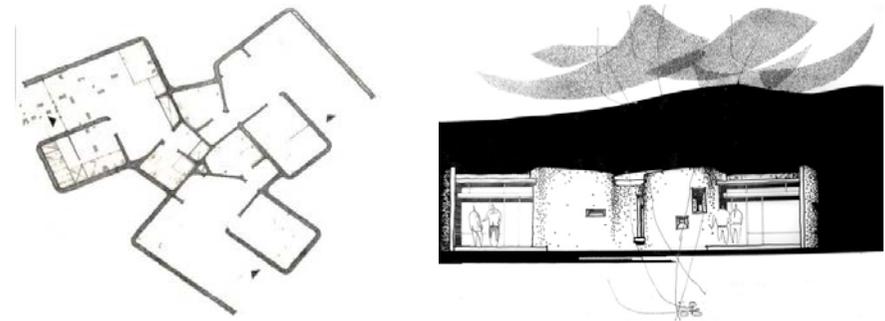
Figura 5-19. *Plan de masse* del barrio del Couchant (1973)

Fuente: Fondo BALJE-C-73-2. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*

### 5.3.3.1.3 Ponant

El barrio del *Ponant* es una zona de densidad media y baja localizada en el extremo este de la estación. La creación de un estanque artificial de 17 ha –*Etang du Ponant*– incluyó la modelación de un isla destinada a albergar un *village de vacances*. El *village de vacances* está compuesto por *village de résidence* (VVF), *village de gîtes* y *village VVT*. Un pabellón central contiene locales comerciales, sala polivalente, restaurante, talleres, biblioteca, sala de juegos y un hotel. Un puerto secundario para actividades náuticas y un área de juego al norte del *Etang du ponant* complementa el programa.

El proyecto del *village de vacances* (VVT) fue realizado en 1965 y cambiado en 1969. El proyecto original tenía un trazo en forma de clúster que se extendía en todo el islote. Con una vivienda base se formaron grupos de viviendas para formar una red (Figura 5-20, Figura 5-21, Figura 5-22, Figura 5-23). El proyecto final, se planteó de una manera más compacta y próxima al pabellón central. Se modificó la planta de la vivienda base y se dio continuidad a la propuesta de la red formada por grupos de viviendas.



**Figura 5-20. Plan de masse del *village de vacances* VVT del Ponant.**

Fuente: Fondo BALJE-C-65. Dossier 373 lfa 19/3. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

**Figura 5-21 Grupo de viviendas del *village de vacances* VVT del Ponant**

Fuente: Fondo BALJE-C-65. Dossier 373 lfa 19/4. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

**Figura 5-22. Fachada del grupo de viviendas *village de vacances* VVT del Ponant**

Fuente: Fondo BALJE-C-65. Dossier 373 lfa 19/4. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

**Figura 5-23. Pabellón central VVT del Ponant.**

Fuente: Fondo BALJE-C-65. Dossier 373 lfa 19/3. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

### 5.3.3.2 Movilidad

La base de la estructura urbana de La Grande-Motte está en el sistema vial jerarquizado que dota a la estación de funcionalidad y movilidad (Figura 5-29). De una vía rápida dirección oeste-este que une Montpellier con Lunel, surge una vialidad primaria noroeste-sudeste que penetra a la estación, llega a 600 metros de la playa, se bifurca hacia el oeste bordeando el centro de la estación. Perpendicular a esta vía principal afloran calles secundarias y terciarias. La zona junto al mar que se forma dentro de la vialidad primaria es caracterizada porque todos los edificios de alojamiento están a menos de 10 minutos a pie de la playa. Fuera de esta zona se necesita eventualmente la utilización de un vehículo para acceder a las playas. Para conectar la estación con las zonas naturales protegidas existen paseos a pie o caballo (Senderos Peatonales).

El sistema vial sirve separadamente al peatón y a los automóviles. La preferencia al peatón generan zonas que restringen de manera importante la circulación de automóviles mediante la concentración de plazas de aparcamiento en puntos estratégicos. En el *centre-ville*, calles secundarias y terciarias terminan en una serie de **parkings-terminus** para evitar que los automóviles accedan a la zona cercana a la playa.

La estación proporciona al usuario calles y banquetas amplias. El diseño de las sendas peatonales implica la distinción en franjas de las zonas para circular, descansar y área verde. Hileras de árboles otorgan a los recorridos áreas sombreadas. Cada zona de las sendas fue tratada con texturas y relieves diferentes para caracterizarlas (Figura 5-24, Figura 5-25, Figura 5-26, Figura 5-27). La seguridad y la tranquilidad de zonas residenciales fueron logradas con el diseño de la estructura vial de los barrios en forma de **cul-de-sac** (Figura 5-28).

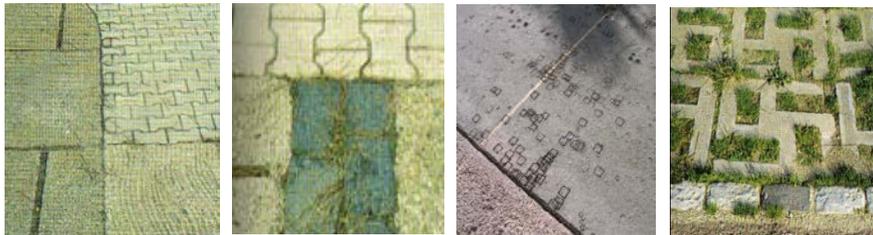


Figura 5-24. Texturas de pisos.

Fuente: Propia.

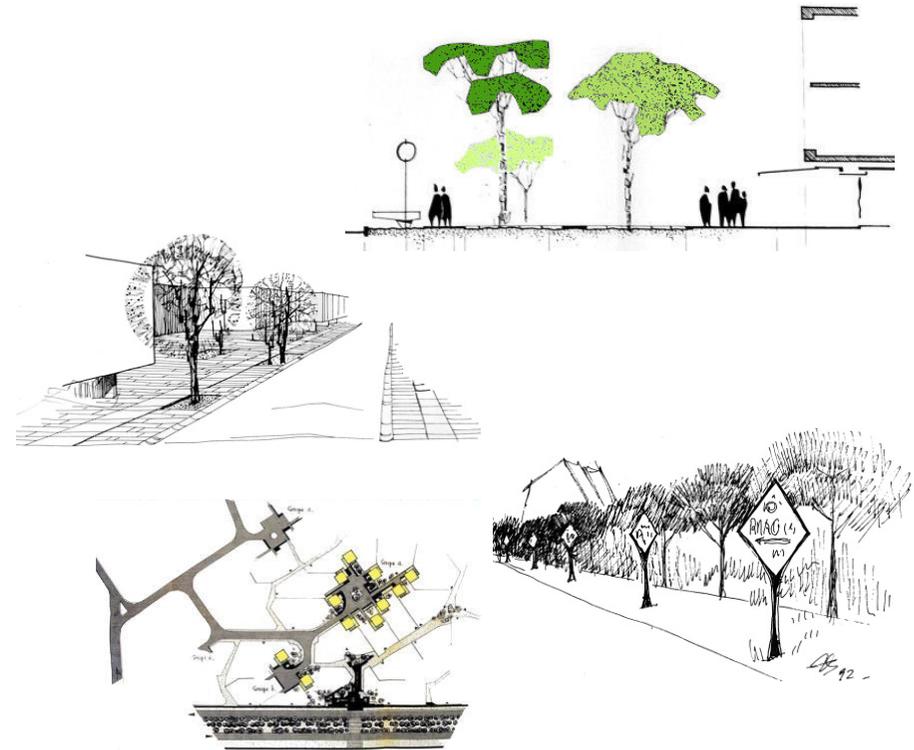


Figura 5-25. Estudio de vegetación en vías.

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 5-26. Estudio de vegetación en vías.

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 5-27. Estudio de vegetación en vías.

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 5-28. Propuesta de cul-de-sac en zona de villas.

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.



Figura 5-29. Sistema de Movilidad de La Grande-Motte.

Fuente: Propia.

### 5.3.3.3 Equipamiento urbano

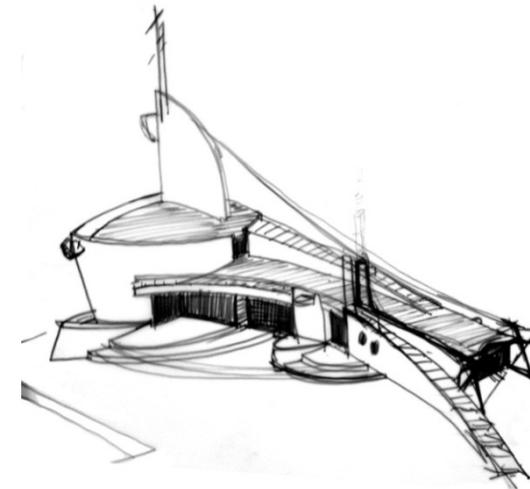
La Grande-Motte fue proyectada para responder a las necesidades de los visitantes sin dejar de lado el confort de los residentes permanentes. La ventaja de considerar una población permanente consistió en aprovechar el equipamiento en temporadas bajas y permitir que la estación este en función durante todo el año. Con el objetivo de reforzar la **habitabilidad** en la estación el equipamiento para la población permanente fue considerado para aproximadamente 4 a 6 mil personas.

Unos de los principales retos fue realizar un equipamiento de nivel regional para asegurar que la estación pudiese sustentar su existencia autónoma evitando convertirse en una ciudad satélite de Montpellier. Por esa razón la estación dispone de servicios correspondientes a una gran estación de turismo: casino, cines, palacio de congresos (**Figura 5-30**), piscinas, golf, parques deportivos, *port de plaisance*, áreas náuticas, cafés, restaurantes, centro de talasoterapia, centros comerciales, comercios domésticos y la capitanía de puerto localizada en Port-Camargue (**Figura 5-31**).

El equipamiento que daría vida animada se concentró en los **centros de interés** de la estación. Los principales centros de interés son el puerto, el *Étang du Ponant* y el *Étang de l'Or*. La zona del puerto es el principal lugar de actividad de la estación, en él se concentraron las principales actividades turísticas, los más importantes cafés, restaurante, actividades turísticas y comercios no alimentarios. Las superficies comerciales de esta zona se sitúan en la planta baja de los edificios.

En el *Étang de l'Or*, localizado al norte, se realizó un proyecto en el borde del estanque que contenía una zona con hábitat lacustre y lugares para la práctica de la pesca y la caza. El proyecto no fue construido. El *Étang du Ponant*, localizado en el extremo este de la estación, fue destinado a la práctica del *ski* náutico y motos náuticas (*jet ski*). En la orilla del estanque fueron situados a los equipamientos de ocio, una explanada de juegos infantiles, áreas verdes y el *village de vacances*.

La dispersión excesiva del equipamiento podría convertir a la estación en un espacio indiferente. La ausencia de polos urbanos sería a la vez incómodo para el consumidor y aburrido para el paseante. En búsqueda de un equilibrio, en el proyecto final de la estación de La Grande-Motte el equipamiento comercial fue repartido equitativamente en todo la estación para evitar un alto grado de concentración en el *centre-ville*.



**Figura 5-30. Palacio de Congresos (1976-1985).**

Fuente: Propia.

**Figura 5-31. Capitanía de puerto, Port-Camargue.**

Fuente: Fondo BALJE-C-68-1. Dossier 373 lfa 14. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

Se pretendió impedir que los veraneantes se desplazaran al *centre-ville* para realizar compras de alimentos que provocaran un aumento de circulación vehicular y saturación de los estacionamientos. Los lugares de aprovisionamiento de alimentos fueron situados al interior de la estación, alejados del *centre-ville*. La cantidad de comercios de alimentos se redujo de acuerdo a la proximidad con el mar o el puerto.

Un cierto número de zonas y vías fueron definidas al interior de la estación para ofrecer equipamiento. El equipamiento comercial se concentró en mayor medida en el *centre-ville*. En compensación, dos zonas de menor importancia complementaron la principal zona comercial: al este, el *Etang du Ponant* y al oeste, una zona comercial de transición entre el puerto y los terrenos del *camping*.

El resto del equipamiento comercial está dispuesto en *vías comerciales* o corredores comerciales ubicados en calles que forman parte de las rutas obligadas que llevan a la playa, siendo preferentemente calles perpendiculares al mar. La especialización de las zonas comerciales favoreció el auge del equipamiento. La especialización no debía producir una segregación espacial, igualmente, la relación espacial entre las diferentes zonas comerciales no debía generar lugares inutilizados o zonas muertas.

Los equipamientos públicos necesarios para complementar la vida de la estación fueron el dispensario médico, el conjunto escolar, la estación de autobuses y el centro administrativo que congrega en torno a la plaza de la *mairie*, el ayuntamiento, la iglesia católica y la sala polivalente (Figura 5-32, Figura 5-33).

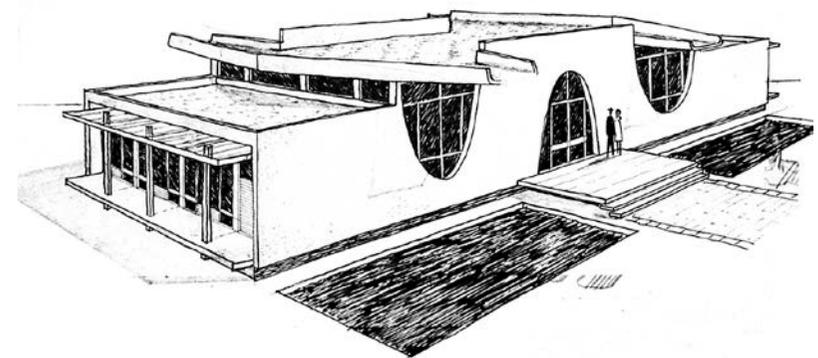


Figura 5-32. Iglesia San Agustín (1973-1975).

Fuente: Propia.

Figura 5-33. Ayuntamiento de La Grande-Motte (1982).

Fuente: BALJE-C-77-2 Dossier 373 lfa 32. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

### 5.3.3.4 Espacios libres

El sistema de espacios libres de La Grande-Motte está compuesto por **espacios verdes públicos** (parques, bosques y jardines) playas, dunas, espacios deportivos, plazas y explanadas. El espacio libre se complementa con el sistema de aparcamiento y los **espacios verdes privados**. Ambos contribuyen a aumentar la cantidad de espacio libre y verde en relación a cada habitante. Se estima que en la estación es de 50 m<sup>2</sup> por habitante, cantidad muy por encima del mínimo sugerido por la Agencia Hábitat ONU (Figura 5-36).

El proyecto de La Grande-Motte sigue los principios del orden abierto. El reglamento de arquitectura permite que las construcciones sean emplazadas libremente al interior de los terrenos en tanto se respete la restricción de no construir en los límites del terreno con la calle. Esto provoca que al interior de las manzanas se disponga de una gran cantidad de espacios libres de índole privado. El reglamento determina que este espacio libre tendrá la función de espacio común manteniéndose como un **espacio verde privado**, es decir, no podrá ser construido y deberá ser destinado a área verde arbolada (Figura 5-34, Figura 5-35).

En el *Couchant* y el *Levant (centre-ville)*, barrios que albergan hábitat colectivo con inmuebles de 8 pisos en pirámides y conchas, la permeabilidad del tejido urbano facilita una red de caminos y paseos peatonales, independientes de las vías automovilísticas. Esta red conecta plazas, avenidas, jardines privados, el *centre-ville*, el puerto y las playas atravesando las propiedades privadas y el espacio público. El paseo frente al mar es el espacio libre público más frecuentado, es únicamente peatonal y representa 3.5 km de vía peatonal que conecta plazas, explanadas y dunas.

En La Grande-Motte el espacio verde público y privado se mezclan para formar una ciudad verde que logra un equilibrio con el espacio construido tal como fue la intención de Jean Balladur: "A La Grande-Motte, la volonté conjointe de la Mission interministérielle, de l'aménageur et de l'architecte en chef, ont conduit à une composition urbaine qui utilise les plantations au même titre que le bâti en vue de qualifier tant les espaces publics que privés. Et, si aujourd'hui, les habitants comme les estivants s'accordent à reconnaître aux plantations de cette station une part importante de l'agrément qu'ils y trouvent, il faut d'abord en savoir

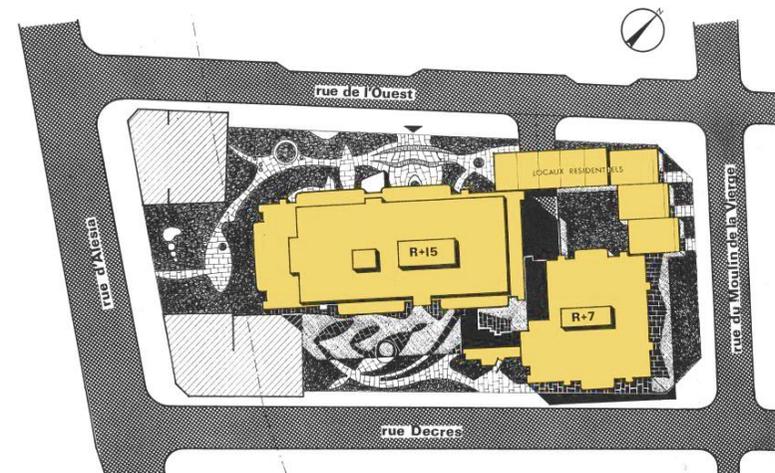


Figura 5-34. Emplazamiento de un conjunto edificado de La Grande-Motte.

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

Figura 5-35. Diseño del espacio libre de un terreno de La Grande-Motte.

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



Figura 5-36. Sistema de Espacios libres y áreas verdes de La Grande-Motte.  
Fuente: Propia.

*gré au béton, cette matière su décriée*<sup>219</sup>.

Debido a la carencia de elementos de identificación e historia del lugar donde fue asentada La Grande-Motte, Jean Balladur fue consecuente con el reto de lograr la aceptación de los usuarios de una ciudad concebida *ex – nihilo*: *"Dans une ville créée de toutes pièces, il n'y a pas ce qu'on pourrait appeler des objets de transcendance, des objets de mémoire, d'identité, de fierté pour les habitants puisque l'espace urbain n'est pas nourri par l'histoire. Il faut donc le nourrir autrement"*<sup>220</sup>.

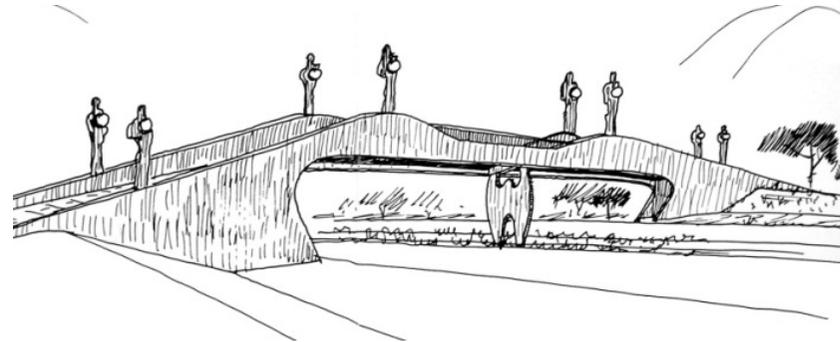
El arquitecto considero que podía darle un valor agregado a la ciudad con la producción de obras de arte en el espacio público e integración de elementos simbólicos en la arquitectura: *«...l'art est l'un des instruments de la symbolique de la ville»*<sup>221</sup>. Convocados por Jean Balladur, los artistas **Albert Marchais**, **Joséphine Chevry**, **Yves Loyer** y **Michèle Goalard** concibieron en puntos estratégicos esculturas, monumentos, pasarelas, fuentes y bancas. Dieron con su trabajo un toque artístico a las explanadas, parques y avenidas. Utilizaron materiales simples como el concreto, ladrillo, adoquín y guijarro para impregnar de texturas y relieves el espacio público.

El arte en La Grande-Motte quedó plasmado en el Museo al aire libre, en la explanada de juegos infantiles de *village de vacances* del Ponant (Figura 5-37), en las pasarelas sobre vías rápidas (Figura 5-38), en el muro escultura de *Point-Zéro* y en los postes decorativos de la Sala Polivalente.

<sup>219</sup> *"En La Grande-Motte, la voluntad conjunta de la Misión interministerial, del ordenador y del architecte en chef, han conducido a una composición urbana que utiliza las plantaciones a mismo tirulo que el construido en vista de cualificar tanto los espacios públicos como los privados. Y, si hoy, los habitantes como los veraneantes otorgan un reconocimiento a las plantaciones de esta estación por ser parte importante de un atractivo que ellos ahí encuentran, en principio hacer falta estar agradecido con el hormigón, material tan criticado"*. BALLADUR, Jean; LANIER, Louis; PECHAIRAL, Guy; PILLET, Pierre. *Une Forêt urbaine entièrement artificielle, l'exemple de La Grande-Motte*. Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA 108/3. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

<sup>220</sup> *"En una ciudad creada en su totalidad, no hay eso que se podría llamar objetos de trascendencia, objetos de memoria, de identidad, de orgullo para los habitantes porque el espacio urbano no está enriquecido por la historia. Hace falta enriquecerlo de otra manera"*. PRELORENZO, Claude; PICON, Antoine. *L'aventure du balnéaire. La Grande Motte de Jean Balladur*. Marseille: Editions Parenthèses, 1999.

<sup>221</sup> *«...el arte es uno de los instrumentos simbólicos de la ciudad»*. PRELORENZO, Claude; PICON, Antoine. *L'aventure du balnéaire. La Grande Motte de Jean Balladur*. Marseille: Editions Parenthèses, 1999.



**Figura 5-37. Juegos infantiles en el Ponant. Escultores Michèle Goalard y Albert Marchais.**

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

**Figura 5-38. Pasarela peatonal.**

Fuente: Fondo BALJE-C-80-2. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

### 5.3.3.4.1 Espacios verdes públicos

*"Afin de compenser l'aridité des matières minérales, l'architecte a voulu faire de la ville un grand jardin".*

*"Con el fin de compensar la aridez de materiales minerales, el arquitecto ha querido hacer de la villa un gran jardín".*

La transformación de los terrenos húmedos en terrenos habitables para emplazar la nueva estación La Grande-Motte implicó obras de dragado, relleno, nivelación, además, un plan de reforestación. En este aspecto Jean Balladur trabajó en colaboración con el paisajista Pierre Pillet. Se seleccionaron árboles y plantas capaces de adaptarse al asoleamiento, a las especificidades del suelo y resistir los vientos dominantes. El problema de riego fue solucionado con la instalación de aspersores fijos en la mayor parte de los espacios verdes.

Los espacios verdes públicos forman parte importante de la vida de los habitantes y visitantes de la estación contribuyendo a su equilibrio psicológico y fisiológico. Las plantaciones tienen la función de generar paseos sombreados e integrar los espacios públicos y privados con el paisaje. Los espacios verdes público no fueron exclusivos de las zonas de hábitat colectivo e individual. En La Grande-Motte existen diversos escenarios y ordenaciones que constituyen desde espacio forestal hasta jardines en los barrios.

En la entrada de La Grande-Motte existe un espacio arbolado con el fin de que un marco vegetal sea el primer contacto de los visitantes. Esta zona asegura la armonía con el espacio natural que rodea la estación. La estación ofrece un microclima en contraste con el paisaje abierto de los estanques, viñedos y llanuras de la región. Los plantaciones de tipo forestal son destinados al deporte y descanso: espacio arbolado en el *Grand Travers* y los parques del *Couchant* (parque planetario, parque oeste y parque norte) unidos por un gran circuito peatonal.

Los espacios verdes acompañan las vialidades, la rotonda de acceso (Figura 5-39), el parque lineal de *Levant* (Figura 5-40), la vía axial del *Couchant*, las avenidas en el barrio del puerto, los aparcamientos de los barrios, los grandes aparcamientos de disuasión, las vías y plazas de la zona de villas, los senderos peatonales, las riveras de *Etang du Ponant* y la isla y las explanadas de juego localizadas al este (32 canchas de tenis) y al oeste (cancha de fútbol). El espacio verde público de la estación más importante está conformado por un área recreativa cercana a la playa denominada *Point-Zéro* y el parque lineal (*parkway*) que conecta la playa con las villas localizadas al interior de la estación.



**Figura 5-39. Rotonda en zona de acceso al centre-ville.**

Fuente: Fondo BALJE. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

**Figura 5-40. Área verde de la duna Point-Zéro donde inicia el parque lineal.**

Fuente: Propia.

El parque lineal permite ir a pie desde los jardines de las villas del barrio Haute-Plage localizadas al norte hasta la playa al sur o al *Etang du Ponat* al este. La red de pasajes peatonales y puntos de descanso son acompañados de vegetación. Los caminos fueron diseñados con trazos naturales y construidos con variedad de materiales y texturas (Figura 5-41, Figura 5-42).

El proyecto de ordenación de la duna *Point-Zéro* fue realizado en 1966 y modificado en 1970. La ordenación cercana a la playa consiste en un inmueble que concentra equipamiento de playa (sanitarios, duchas, vestidores, solárium y juegos infantiles), comercios y restaurantes. El edificio en forma semicircular funciona como la base de una *terrasse-promenade* y envuelve una zona de área verde (Figura 5-43, Figura 5-44, Figura 5-45, Figura 5-46).



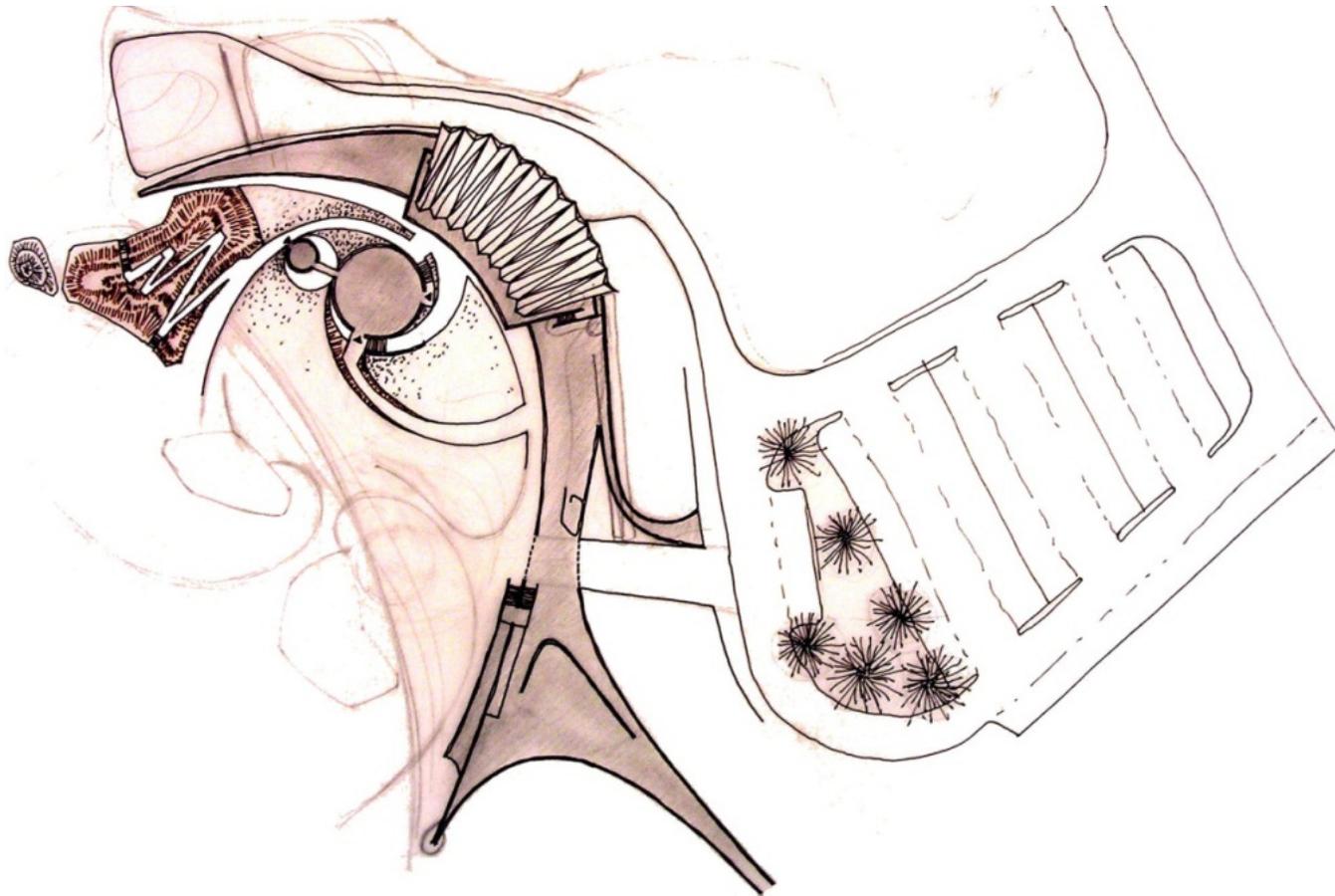
Figura 5-41. Parque lineal.

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

Figura 5-42. Parque lineal.

Fuente: Propia.





**Figura 5-43. Anteproyecto de la ordenación de la duna del Point-Zéro.**

Fuente: Fondo BALJE-C-66-2. Dossier 373 lfa 19/2. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

**Figura 5-44. Edificación del Point-Zéro.**

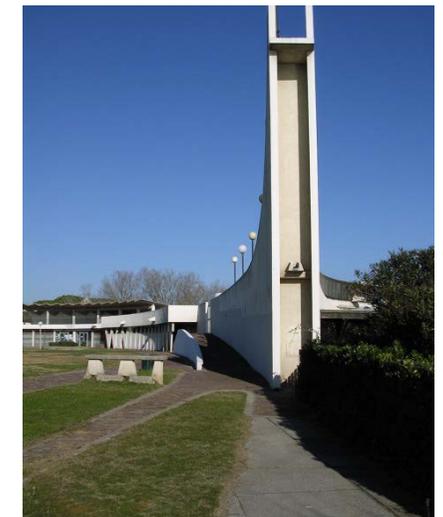
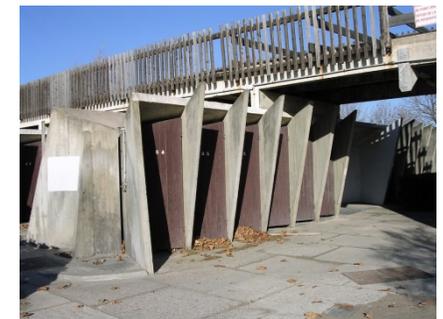
Fuente: Propia.

**Figura 5-45. Edificación del Point-Zéro**

Fuente: Propia.

**Figura 5-46. Edificación del Point-Zéro.**

Fuente: Propia.



## 5.4 CONCEPCIÓN ARQUITECTÓNICA

«Une ville doit être un ensemble bâti vivant, et pour ce faire, doit éviter la répétition et la monotonie qui résulte inévitablement d'une tutelle trop exigeante de l'architecte en chef, sauf en ses points majeurs, port, place, etc., qui parce qu'ils s'offrent géométriquement appellent un ordre et une discipline architecturaux»<sup>222</sup>.

"Una ciudad debe ser un conjunto construido vivo, y por eso, debe evitar la repetición y la monotonía que resulta inevitablemente de una tutela muy exigente del architecte en chef, salvo en sus puntos mayores, puerto, plaza, etc., por lo que ellos ofrecen geométricamente llamando a un orden y una disciplina arquitectónica" Jean Balladur<sup>223</sup>.

### 5.4.1 ESTUDIOS PREVIOS

Con fecha de 1964, en el Fondo de Archivos de Jean Balladur del **Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture** existen documentos que presentan estudios previos de la zona del puerto y el centro de la nueva estación turística. La Grande-Motte. El arquitecto Jean Balladur manifestó una influencia de las soluciones arquitectónicas después de guerra plasmando de manera convencional los patrones arquitectónicos del movimiento moderno lo que demuestra que en esta etapa del proyecto aún no existía la influencia del movimiento revisionista de los arquitectos del TEAM X.

#### 5.4.1.1 Estudio del puerto y *centre-ville*

Los anteproyectos derivan de los primeros *plan de masse* de la estación. La propuesta urbana indica que alrededor del *port de plaisance* giran todas las actividades turísticas de la estación. La zona del puerto es el destino principal de los visitantes. Se conecta con el resto de la estación mediante una avenida arbolada que remata en una rotonda que marca el acceso al puerto.

<sup>222</sup> BALLADUR, Jean. L'architecture de la Grande-Motte en Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, n° 2.

<sup>223</sup> BALLADUR, Jean. L'architecture de la Grande-Motte en Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, n° 2.

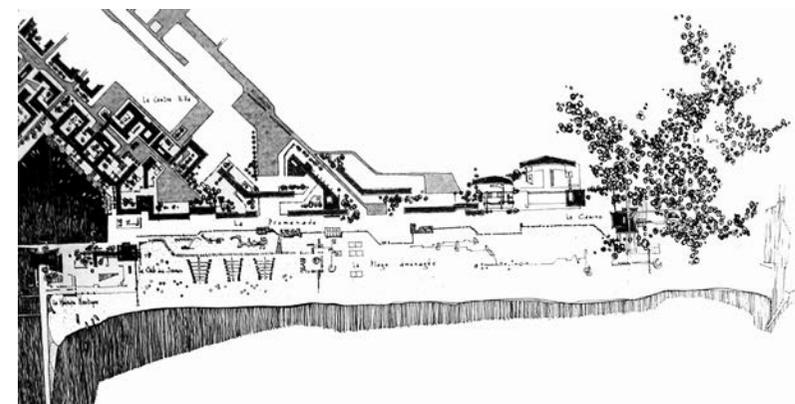
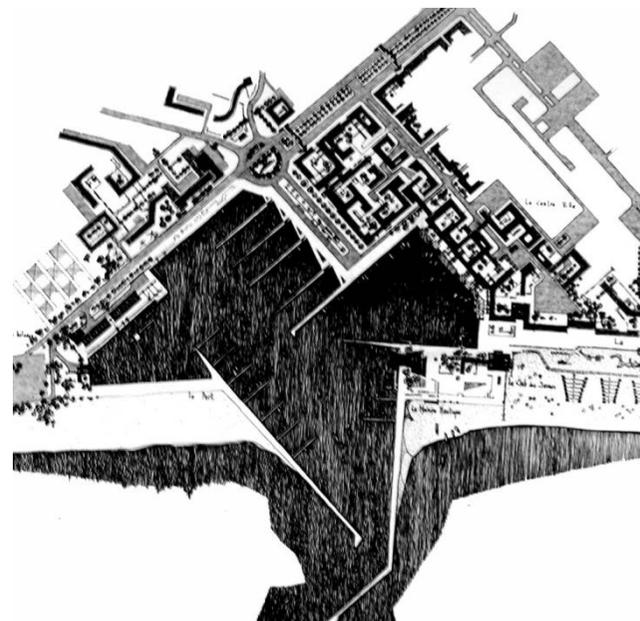


Figura 5-47. Estudio del puerto y del centro de la estación (1964).

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA 216. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

Figura 5-48. Estudio del puerto y del centro de la estación (1964).

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA 216. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

Los edificios en torno al puerto fueron emplazados de una manera en que el espacio construido no abarca totalmente la superficie del lote. A diferencia de los principios del orden abierto los edificios rodean total o parcialmente el lote dejando espacio libre al interior destinado primordialmente a áreas verdes, estacionamiento privado o patios interiores. Sobresale que los espacios libres y verdes penetran el espacio construido al interior de la estación (Figura 5-47).

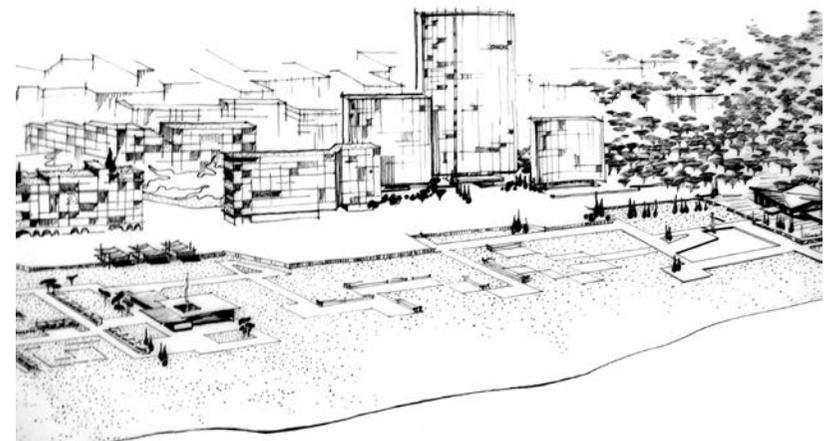
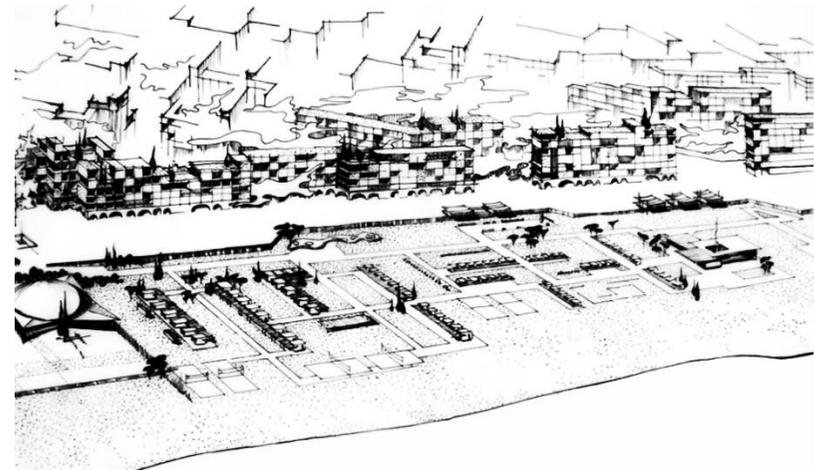
Los edificios relevantes se ubican en torno al puerto y a lo largo de la playa hacia el este. Al oeste, se situó la zona de servicios portuarios. La playa es utilizada como soporte físico del equipamiento turístico y de playa (Figura 5-48). De la misma planta donde se enfoca el puerto y el centro de la estación existen dos perspectivas realizadas a mano que muestran dos variantes de tipología arquitectónica.

#### 5.4.1.2 Tipología Arquitectónica 1

La primera variante arquitectónica con fecha de 1964, está firmada por Jean Balladur y Jean-Bernard Tostivint. La perspectiva presenta una zona de alta densidad a lo largo de la playa en contraste con el interior de la estación. Grandes zonas verdes limitan la estación y se pierden en el horizonte remarcando el acceso a la estación (Figura 5-51). Puede visualizarse un paseo marítimo peatonal que separa marcadamente la estación de la playa y parece funcionar como una explanada lineal frente al mar.

En la orilla del *port de plaisance* pueden verse unas terrazas sobre el agua sostenidas por pilotes y cubiertas con un material flexible. En esta zona se distingue la implantación de edificios de 4, 5 y 6 niveles que aparentan ser un solo edificio continuo que sigue el contorno del puerto con alturas variantes. Los edificios parecen estar formados por módulos intercalados de muros de cristal, muros sólidos y terrazas lo que produce texturas y profundidades diversa.

Sirviendo de elemento conector entre los edificios puede verse un pórtico con arcos en la planta baja de los edificios frente al puerto y la playa, lo que permitiría a los peatones transitar protegidos de las inclemencias del clima. Al este del puerto, a lo largo de la playa están situados equipamientos turísticos y de playa (restaurantes, sanitarios, cabinas de playa, áreas de juego, andadores, áreas verdes, etc.) (Figura 5-49). Desde el puerto hasta el final de este tramo de playa se manifiesta un aumento de altura de los edificios. Los edificios en posición frente al mar forman una barrera.

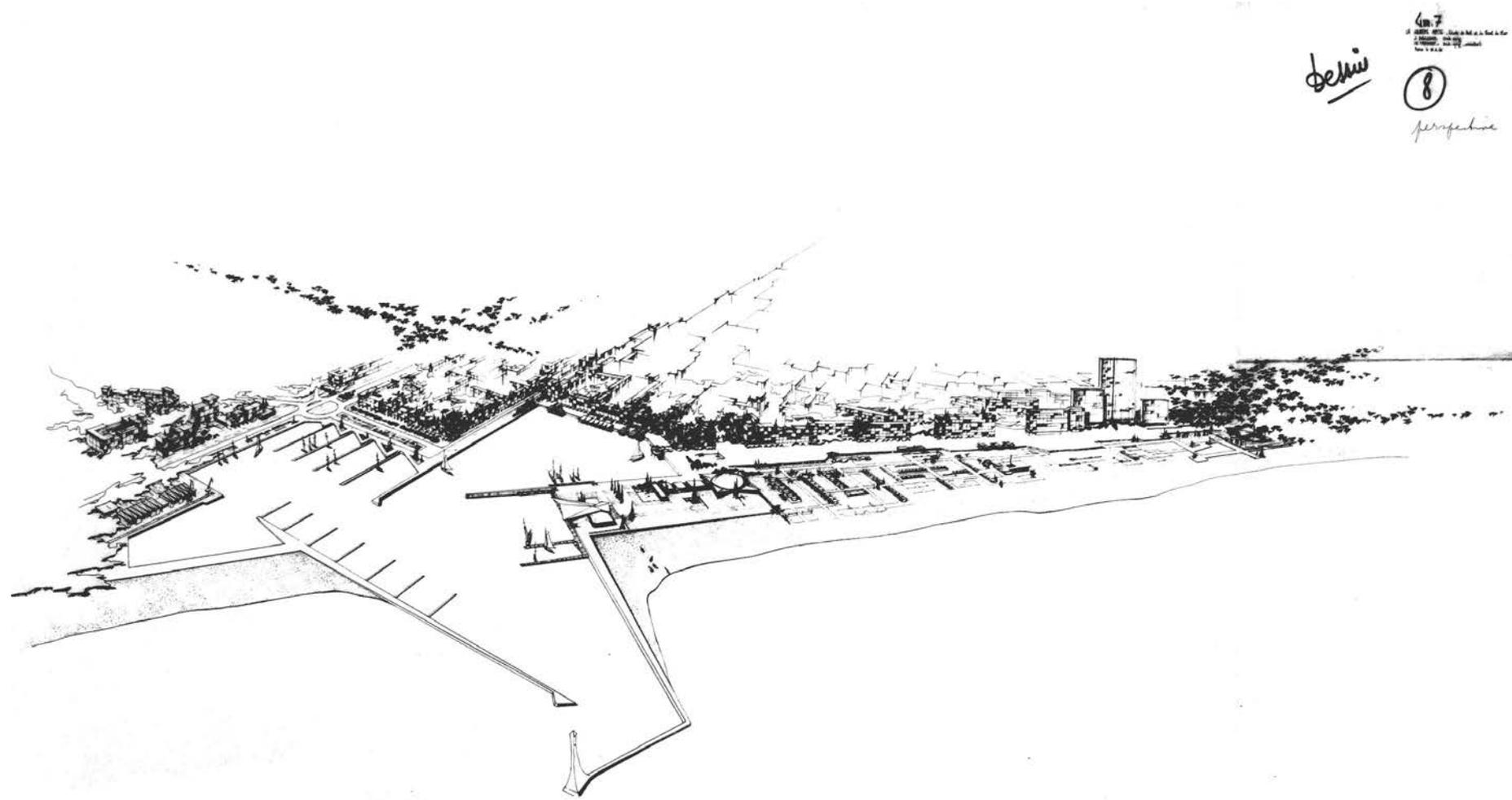


**Figura 5-49. Edificaciones frente al mar y equipamiento turístico en la playa.**

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA 211. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

**Figura 5-50. Edificaciones en altura en el frente de mar.**

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA 211. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*



**Figura 5-51. Ordenación de La Grande-Motte (1964). Perspectiva del puerto y del frente de mar (Variante 1).**

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA 211. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

Al final de este tramo de playa que es final también de la estación, se ubicó un grupo de edificios en forma de bloque que varían de 6, 12 hasta 18 niveles, son los únicos que están sobre pilotes y aparentan tener fachadas acristaladas. Este punto de alta densidad con edificaciones en altura rompe con la continuidad del supuesto edificio continuo (Figura 5-50).

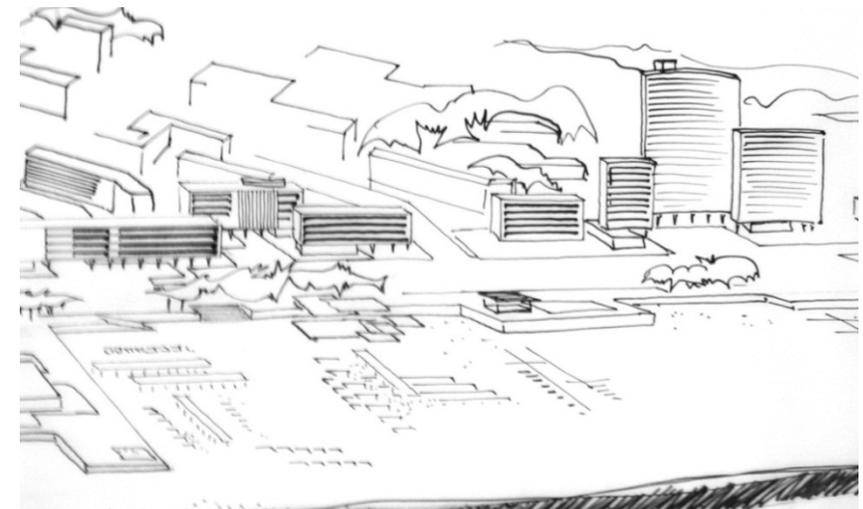
### 5.4.1.3 Tipología Arquitectónica 2

La segunda variante arquitectónica no está firmada ni fechada. La perspectiva mantiene el mismo punto de fuga que la primera, lo que hace suponer que fue realizada también por el *cabinet de Jean Balladur*. En esta propuesta, la arquitectura recibió un tratamiento muy diferente a la anterior aunque la disposición de los edificios es la misma. El general el proyecto mantiene la misma distribución urbana y sistema vial. El equipamiento turístico y de playa continúa ubicado sobre la playa (Figura 5-54).

Alrededor de la zona del puerto existe un conjunto de edificios que aparentan ser también un solo edificio continuo. Los niveles de los edificios varían de 4 a 6. Como excepción de los edificios de tendencia horizontal existe una edificación en forma de torre de 8 niveles con terraza en la azotea y un edificio en bloque ambos sobre pilotes. En esta zona los edificios están emplazados en los límites externos de los lotes. Se observa la utilización de los espacios libres internos para estacionamiento privado y áreas verdes (Figura 5-52).

En el extremo este de la estación, existe el mismo grupo de edificios en forma de bloque que contrasta con los edificios frente al mar al tener dos o tres veces más altura. La mayoría de estos edificios se desarrollan sobre pilotes o sobre algún edificio base que funciona como plataforma. Las fachadas están compuestas por logias que enfatizan la horizontalidad de la arquitectura. En general, la perspectiva muestra una arquitectura homogénea sujeta a los mismos principios arquitectónicos con diferentes soluciones (Figura 5-53).

El proyecto final de la estación La Grande-Motte difiere mucho de estos dos anteproyectos que pueden considerarse como ensayos por parte del *architecte en chef* Jean Balladur. En esta fase previa es notoria la utilización de formas arquitectónicas representativas de la arquitectura moderna y soluciones urbanas de las ciudades de posguerra construidas mediante *grandes ensembles*. En el proyecto final el plano urbano se mantuvo parcialmente con una tipología arquitectónica totalmente diferente.



**Figura 5-52. Edificaciones del puerto.**

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA 211. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

**Figura 5-53. Edificaciones del frente de mar.**

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA 211. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

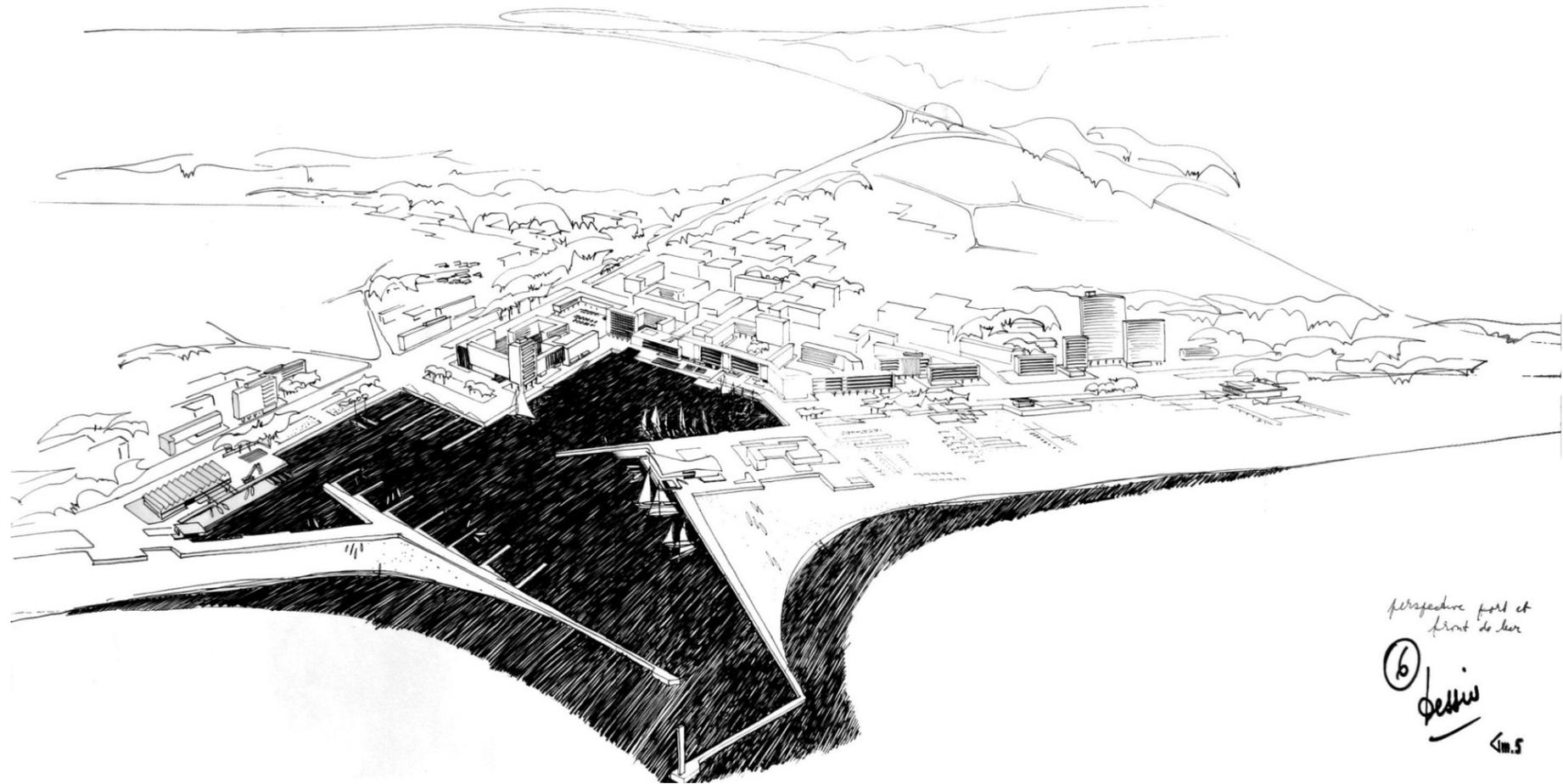


Figura 5-54. Ordenación de La Grande-Motte (1964). Perspectiva del puerto y del frente de mar (Variante 2).

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 lfa 211. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

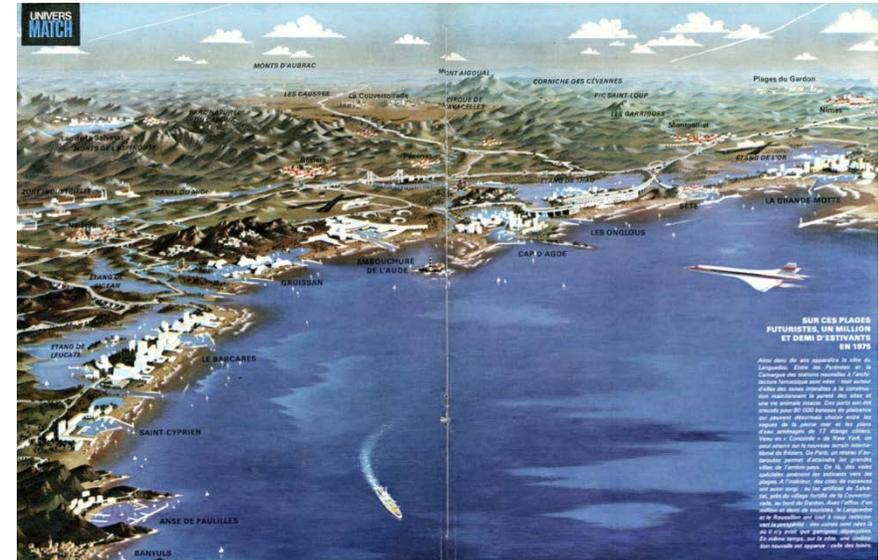
### 5.4.1.4 Tipología Arquitectónica 3

En 1964, la revista *Paris-Match* publicó un reportaje con el título *Voici la Floride de demain, Le Languedoc*, en el cual, se presentó una propuesta previa de la *Ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon*. Una vista aérea del litoral muestra la nueva estructura de la región resaltando las propuestas esquemáticas de las nuevas estaciones turísticas que presentan una arquitectura fantástica, como literalmente se menciona en el texto.

Los esquemas de las estaciones son diversos, existen estaciones con torres de viviendas concentradas en puntos densos frente al mar, estaciones con arquitectura en baja altura integrada al paisaje y una estación conformada por un largo edificio de trazo orgánico ubicado debajo de una autopista que recorre el litoral. Completa el cuadro, el avión Concorde a punto de aterrizar después de un vuelo con origen en Nueva York (Figura 5-55, Figura 5-56).

La misma publicación presenta un anteproyecto de La Grande-Motte, totalmente diferente a los estudios mencionados anteriormente. Jean Balladur propone una marina, una ciudad con amplios canales que rodean los edificios de alojamiento en forma de una megaestructura vertical escalonada que permite la instalación de terrazas en todos los niveles. Además, los edificios están elevados sobre grandes arcos que generan pasillos y conexiones cubiertos en planta baja. Este detalle es el único que permanece constante en los tres anteproyectos y el proyecto final (Figura 5-57).

Este anteproyecto puede considerarse como una idea previa a la concepción de los inmuebles-pirámides de su proyecto final que no retoma los canales que atraviesan la ciudad. Las tres tipologías arquitectónicas que anteceden el proyecto final de La Grande-Motte exponen por una parte la evolución misma del proyecto tanto como la adaptación de la arquitectura moderna en sus distintas etapas desde la aplicación del orden abierto con edificios bloques, hasta una arquitectura pensada de manera más plástica, libre y orgánica que se asemeja más al proceso que sufrió la arquitectura moderna en los años 1960.



**Figura 5-55. Detalle Ordenación turística del litoral Languedoc-Roussillon (1964).**  
Fuente: *Voici la Floride de demain, Le Languedoc. Paris-Match*. 1964, août, n° 799.

**Figura 5-56 Ordenación turística del litoral Languedoc-Roussillon (1964).**  
Fuente: *Voici la Floride de demain, Le Languedoc. Paris-Match*. 1964, août, n° 799.

**Figura 5-57. Anteproyecto de La Grande-Motte (1964).**  
Fuente: *Voici la Floride de demain, Le Languedoc. Paris-Match*. 1964, août, n° 799.

## 5.4.2 PRINCIPIOS ARQUITECTÓNICOS

*“Une ville de loisir comme la Grande Motte était une belle tentation pour lancer un coup de main en vue de libérer l’architecture des bâtiments d’habitation de tous les tabous que la figent dans un académisme -au service des hommes d’argent- non moins condamnable que celui du passé. L’aventure des espaces et des formes sans référence, mais non sans raison, a donc été entreprise par l’architecte en chef» Jean Balladur.*

*“Una ciudad del ocio como la Grande-Motte era una tentación para lanzar una ayuda para liberar la arquitectura de edificios de habitación de todas las prohibiciones que la fijan en un academismo –al servicio de los hombres de dinero- no menos condenables que aquellas del pasado. La aventura de espacios y formas sin referencia pero no sin razón, ha sido la empresa para el architecte en chef” Jean Balladur<sup>224</sup>.*

El proyecto final de la estación La Grande-Motte fue resultado de la aplicación de una serie de conceptos y principios urbanos-arquitectónicos que contribuyeron a generar una fuerte identidad muy distinta a la planteada en los anteproyectos. Jean Balladur se preocupó por generar una arquitectura diferente al hábitat cotidiano de los visitantes: *“À La Grande-Motte, le caractère spécifique du programme invitait donc à rompre avec les paysages urbains de grands ensembles et des quartiers bourgeois. Il y avait là une belle raison de lâcher la bride à la fantaisie des architectes... il fallait créer le décor d’une fête du soleil et de la mer”<sup>225</sup>*

### Homogeneidad

La Grande-Motte se caracteriza por su homogeneidad arquitectónica. Se aplicaron principios unificadores en la normativa. Las principales consideraciones que facilitaron la unidad del conjunto fueron: a) Las edificaciones no podían ser elevadas en el alineamiento del terreno en relación a la calle debiendo ser retraídas de acuerdo a las prescripciones del *plan de masse*; b) La aplicación del concepto de *garabit*, generador de la forma urbana en tres dimensiones. La mayoría de las construcciones fueron concebidas dentro de una línea inclinada a 60° en relación a la horizontal generando las llamadas pirámides o conchas que realmente son edificios escalonados de planta rectangular o semicircular respectivamente; y

<sup>224</sup> BALLADUR, Jean. L’architecture de la Grande-Motte en Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, nº 2.

<sup>225</sup> «En La Grande-Motte, el carácter específico del programa invitaba a romper con los paisajes urbanos de los grands ensembles y de barrios burgueses. Había un bella razón dejar de lado a la fantasía de los arquitectos...Hacia falta crear la decoración de una fiesta del sol y el mar». PRELORENZO, Claude; PICON, Antoine. *L’aventure du balnéaire. La Grande Motte de Jean Balladur*. Marseille: Editions Parenthèses, 1999.

c) La imposición del uso de hormigón en la mayoría de las construcciones como material de base y la aplicación de una tonalidad blanca.

### Volumen

La consideración del aspecto tridimensional generó que el proyecto de La Grande-Motte fuera de una ciudad pensada en volumen más que un espacio construido resultante de una planta de conjunto de la estación. Los arquitectos Claude Prelorenzo y Antoine Picon declararon en su libro *L’aventure du balnéaire. La Grande Motte de Jean Balladur* que la relación entre los espacios públicos y privados repercute en su apariencia: *“Parmi ces concepts et ces principes les plus importants sont la conception de la relation entre les espaces publics et les espaces privés, la volonté d’établir une continuité urbaine, la gestion de la ville en volume”<sup>226</sup>.*

### Vacío

El *architecte en chef* Jean Balladur considero que el espacio público termina o comienza en el límite de las fachadas de los edificios, generando un espacio intermedio (entre la calle y el edificio) que reproducía la forma construida, el cual, de acuerdo al *plan de masse* no debía ser construido. Se concedió a estos espacios abiertos la condición de copropiedad a ambos ámbitos. Este espacio vacío destinado principalmente a área verde garantizaba un ambiente urbano que no afectaba el carácter privado en beneficio de un espacio público. Jean Balladur afirmó en una entrevista personal a los arquitectos Prelorenzo y Picon: *“Pour moi, l’architecture, c’est le vide. En fait, ce que nous vivons, c’est un espace vide...”<sup>227</sup>*. El tratamiento de vacío urbano que Balladur dio a La Grande-Motte influyó en la apariencia de los lugares colectivos que ofrecían libertad y amplitud espacial.

<sup>226</sup> «Entre esos conceptos y sus principios los más importantes son la concepción de la relación entre los espacios públicos y los espacios privados, la voluntad de establecer una continuidad urbana, la gestión de la ciudad en volumen». PRELORENZO, Claude; PICON, Antoine. *L’aventure du balnéaire. La Grande Motte de Jean Balladur*. Marseille: Editions Parenthèses, 1999.

<sup>227</sup> “Para mí, la arquitectura, es el vacío. En efecto, eso que vivimos, es un espacio vacío...”. PRELORENZO, Claude; PICON, Antoine. *L’aventure du balnéaire. La Grande Motte de Jean Balladur*. Marseille: Editions Parenthèses, 1999.

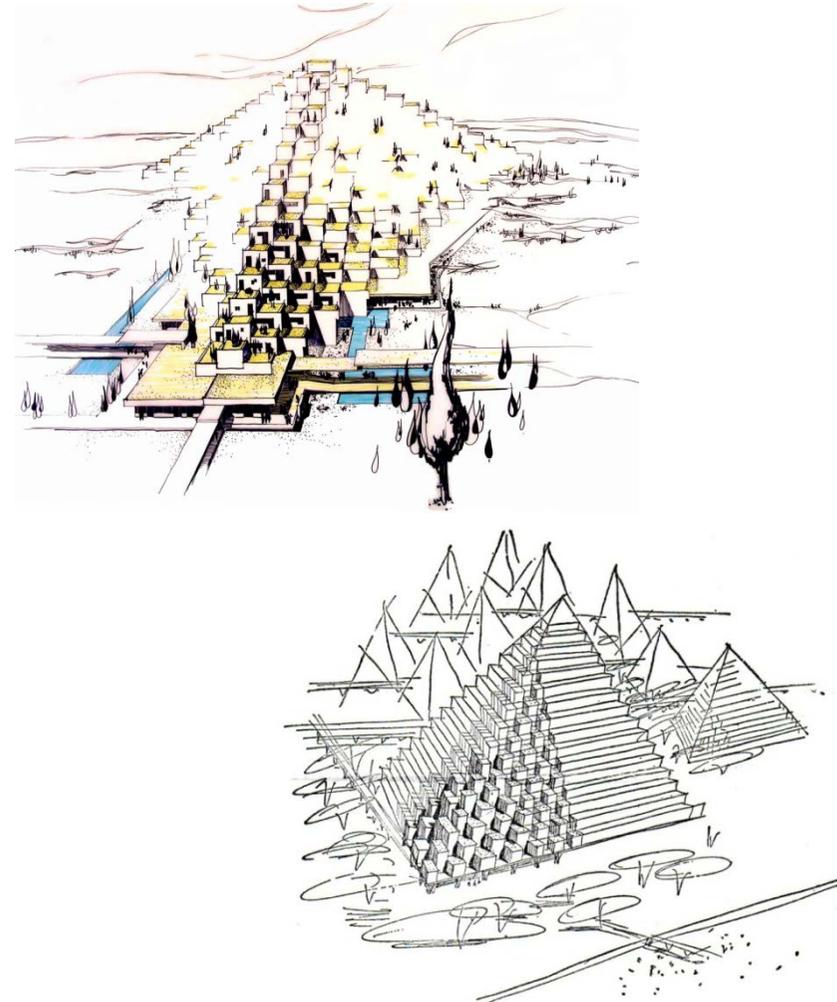
## Hormigón

El principal material utilizado en las edificaciones de la Grande-Motte fue el **hormigón**. Por razones técnicas y prácticas Jean Balladur tomó la decisión de cambiar radicalmente su propia forma de construir anterior al proyecto de la estación. Esa decisión modificó radicalmente su arquitectura. Influenciado por Mies van der Rohe había utilizado en la mayoría de sus obras el acero y el cristal. La frialdad del metal no lo hacía apto para la concepción de una arquitectura de vacaciones: *“Les embruns salés qui brûlaient toute végétation sur les terrains de la future station m’interdisaient d’utiliser des profilés acier comme je l’avais fait jusque-là”*<sup>228</sup>.

El hormigón se impuso prácticamente como una respuesta técnica a la naturaleza del sitio. Contrariamente al acero, el hormigón le permitió una libertad de la forma arquitectónica. Jean Balladur no utilizó el hormigón solo por comodidad técnica, lo utilizó como un medio al servicio de una concepción de la forma arquitectónica: *“Le béton armé, boue liquide et informe, laissait à l’imagination de l’architecte le soin de décider en toute liberté des formes de son apparition, c’est-à-dire de sa modénature”*<sup>229</sup>. Desafortunadamente, en los años 1970 la prensa asimiló La Grande-Motte a los *grands ensembles* sobre todo por la monotonía, la concentración de inmuebles y la utilización del hormigón.

### 5.4.2.1 Inmuebles-Pirámide

Cuando en una entrevista se le preguntó a Jean Balladur porque le había dado a los inmuebles colectivos de La Grande-Motte la forma piramidal contestó que lo hizo para subordinar la arquitectura al modo de vida de los veraneantes, al clima y al sitio. La forma piramidal le permitiría dotar de terrazas retraídas a cada nivel prolongando el interior hacia el exterior: *«Une terrasse plus qu’une loggia leur donne la possibilité de vivre sous le ciel, chez*



**Figura 5-58. Estudio de los inmuebles-pirámides de Jean Balladur**

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA 211. *Centre d’Archives d’architecture du XXe siècle de l’Institut français d’architecture.*

**Figura 5-59. Estudio de los inmuebles-pirámides de Jean Balladur**

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA 211. *Centre d’Archives d’architecture du XXe siècle de l’Institut français d’architecture.*

<sup>228</sup> *“Las salpicaduras saladas que marchitaban toda vegetación en los terrenos de la futura estación me prohibieron utilizar perfiles de acero como yo lo había hecho hasta ahora”.* PRELORENZO, Claude; PICON, Antoine. *L’aventure du balnéaire. La Grande Motte de Jean Balladur.* Marseille: Editions Parenthèses, 1999.

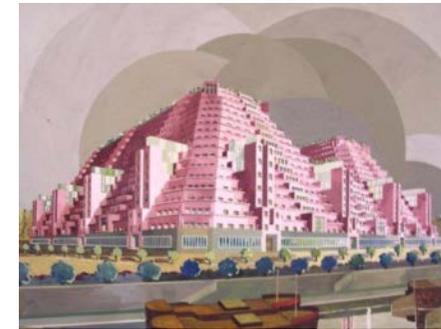
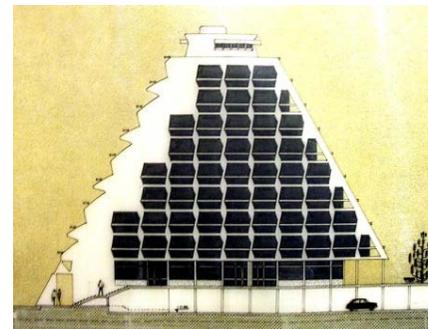
<sup>229</sup> *“El hormigón armado, barro líquido y sin forma, dejaba a la imaginación del arquitecto el cuidado decidir con toda libertad las formas de su aparición, es decir de su modénature”.* PRELORENZO, Claude; PICON, Antoine. *L’aventure du balnéaire. La Grande Motte de Jean Balladur.* Marseille: Editions Parenthèses, 1999.

*eux comme sur la plage*»<sup>230</sup> (Figura 5-58, Figura 5-59). Claude Prelorenzo y Antoine Picon, en su libro *L'aventure du balnéaire. La Grande Motte de Jean Balladur* plantearon que el proyecto de las pirámides deriva de tres determinaciones del autor:

- La referencia histórica de la forma piramidal desde el antiguo Egipto, México precolombino y la arquitectura neoclásica hasta las pirámides urbanas del arquitecto francés Henri Sauvage. Jean Balladur enfatiza la lección tomada de un viaje a México al conocer la arquitectura azteca.
- Interés de modelar con un relieve artificial un territorio desprovisto de relieve para generar un atractivo geográfico. Con la forma piramidal Jean Balladur pretendió compensar la falta de relieves del sitio: «*Les silhouettes pyramidales émergent plus naturellement d'un sol plat et l'animent comme une image des collines absentes*»<sup>231</sup>.

Crear una correspondencia entre la nueva ciudad establecida en la franja litoral y las montañas (Figura 5-60). La silueta de las pirámides simularían las montañas que se localizan tierra adentro como fondo natural: «*J'ai donné ce gabarit aux immeubles de La Grande-Motte parce qu'il est à l'image des collines qui manquent à cette étendue plate*»<sup>232</sup>. «*Je me suis dit que j'allais faire un écho des Cévennes sur le littoral*»<sup>233</sup>.

Una referencia histórica más reciente puede ser la obra de Henri Sauvage (1873-1932). Los edificios escalonados de Sauvage propuestos para París presentan notables diferencias con los edificios de La Grande-Motte (Figura 5-61, Figura 5-62). Los inmuebles de Henri Sauvage tienen las cuatro fachadas escalonadas y despliegan sus escalones sobre la calle. Jean Balladur presenta a la calle una fachada plana en forma triangular (trapezoidal). Las terrazas



<sup>230</sup> «Una terraza más que una logia puede dar la posibilidad de vivir bajo el cielo, tanto en caso como en la playa». BALLADUR, Jean. L'architecture de la Grande-Motte en Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, noviembre, n° 2.

<sup>231</sup> «Las siluetas piramidales emergen más naturalmente de un suelo plano y lo animan como una imagen de las colinas ausentes». BALLADUR, Jean. L'architecture de la Grande-Motte en Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, noviembre, n° 2.

<sup>232</sup> «Di esa forma a los inmuebles de La Grande-Motte porque es la imagen de las colinas que faltan en este extenso plano». PRELORENZO, Claude; PICON, Antoine. *L'aventure du balnéaire. La Grande Motte de Jean Balladur*. Marseille: Editions Parenthèses, 1999.

<sup>233</sup> «Me había dicho que iba a hacer un eco de las Cévennes en el litoral». PRELORENZO, Claude; PICON, Antoine. *L'aventure du balnéaire. La Grande Motte de Jean Balladur*. Marseille: Editions Parenthèses, 1999.

**Figura 5-60. Estudio de inmuebles-pirámides de La Grande-Motte.**

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture

**Figura 5-61. Inmueble-pirámide del puerto**

Fuente: Fondo BALJE-C-64. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture

**Figura 5-62. Edificio escalonado para París de Henri Sauvage.**

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

están ubicadas en las fachadas laterales. Los edificios de Sauvage son más grandes, gruesos con un patio central. Los edificios de Balladur son delgados partiendo de una planta rectangular (pirámides) o semicircular (conchas). Comúnmente, una pirámide debe estar compuesta de cuatro lados triangulares reunidos por sus vértices en la cumbre. Los edificios de La Grande-Motte solo tienen dos lados triangulares, por lo que, son realmente inmuebles escalonados en forma trapezoidal.

En las fachadas principales los balcones fueron convertidos en logias formando una celosía de hormigón denominadas **fachadas-celosías** que protegen del sol, la brisa y el viento a los edificios funcionando simultáneamente como **brise-soleil** y **brise-vent** (Figura 5-63). Las fachadas-celosías tienen diseños diferentes con formas que generan ritmo y movimiento a las fachadas, al mismo tiempo que favorecen la vista al exterior. Según Balladur, contrariamente a lo que pasa con los *brise-soleil* verticales u horizontales que normalmente fragmentan el paisaje “*A la grande motte leur découpe a été étudiée pour le présenter, bien au contraire, pour l’encadrer sans le masquer*”<sup>234</sup>.

Para responder a la exigencia de los visitantes que en ciertos momentos buscan el sol y calor pero al mismo tiempo desean los dispositivos que los proteja del asoleamiento y la canícula, la solución arquitectónica consistió en el escalonamiento de terrazas en las fachadas laterales lo que permitirá a los visitantes vivir la mayor parte del tiempo al aire libre.

### Gran Pirámide

Una variante de los inmuebles-pirámides fue la **Gran Pirámide** (1974) de Jean Balladur y Jean-Bernar Tostinvint (Figura 5-64). Con planta de tres brazos curvos con terrazas escalonadas y fachadas-celosías. Emplazada en un gran jardín la pirámide tiene 16 niveles (planta baja+15 niveles) siendo el edificio más alto de la estación. La Gran Pirámide tiene la apariencia monumental más acentuada. Se caracteriza por el lujo, tranquilidad y privacidad debido a que existe un cubo de escaleras por cada tres apartamentos. Además, se beneficia de una doble exposición, una hacia el puerto y el mar y la otra, hacia el bosque y el estanque interior.



Figura 5-63. Fachadas-celosías de los inmuebles-pirámides del puerto.

Fuente: Propia

Figura 5-64. La Gran pirámide de La Grande-Motte.

Fuente: Propia.

<sup>234</sup> «En La Grande-Motte su recorte ha sido estudiado para presentarlo, bien al contrario, para enmarcarlo sin esconderlo». BALLADUR, Jean. L'architecture de la Grande-Motte en Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, noviembre, n° 2.

Sometidos a reglamentación los inmuebles de habitación de la zona del puerto (Levant) tiene forma piramidal. Con el objetivo de mantener una armonía arquitectónica Jean Balladur, además de ser el *architecte en chef* fue el autor de la mayoría de los inmuebles-pirámide localizadas en la zona del puerto: “*J’avais demandé à être maître du paysage sur le port parce que c’est un paysage qui se libre d’un seul tenant. Il fallait donc que ce soit de même main*”<sup>235</sup>.

La arquitectura que bordea el muelle este del *port de plaisance* está compuesta por un edificio continuo en planta baja + 2 niveles destinados a comercios y negocios, puntuado con inmuebles-pirámides de 8 niveles. La planta baja tiene una altura de 5.00 m lo que permite al interior de los edificios tener un *mezzanine*. La amplitud de la banqueta permite tener terrazas de cafés o restaurantes. Existe un pórtico para la circulación bajo techo de los peatones cubriéndose de la lluvia, el viento y el sol (Figura 5-65, Figura 5-66).

Los principales inmuebles-pirámides fueron realizados a finales de los años 1960: *Le Grand Pavois* (1967-1968), *Commodore*, *Concorde*, *Acapulco* (1969), *Le Provence*, *Le Delta* y *Le Fenestrelle* (1967-1971). Las viviendas de los inmuebles-pirámides están provistas de terrazas de 20.00 a 25.00 m<sup>2</sup> o logias de profundidad útil de 1.75 m. La proporción de piezas exteriores, logias o terrazas, representan el 25% de la superficie total de la vivienda: «*La adaptation au caractère balnéaire de ces logements est principalement constituée par le rapport entre les espaces dehors et les espaces dedans*”<sup>236</sup> (Figura 5-67). La distribución interna incorpora la cocina a la estancia comúnmente en los en los apartamentos de dos piezas o estudios. Es apartamentos de más dos piezas la cocina fue separada.

En un principio, Jean Balladur había propuesto departamentos tipo **loft** que no fueron aceptados por los promotores inmobiliarios. Debido a que los promotores querían programas fáciles de comercializar Jean Balladur cedió a las condiciones de los promotores quienes en esa época no tenían interés de transformar las costumbres domesticas de los visitantes

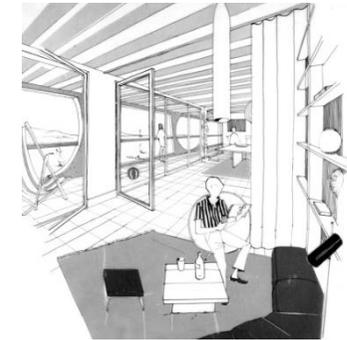


Figura 5-65. Inmueble habitación *Le Delta* (1967-1971).

Fuente: Fondo BALJE-C-67-2. Dossier 373 IFA 22/2. Centre d’Archives d’architecture du XXe siècle de l’Institut français d’architecture.

Figura 5-66. Edificio continuo e inmueble-pirámide del puerto.

Fuente: Propia.

Figura 5-67. Perspectiva interior del inmueble de habitación *Le Grand Pavois* (1967-1968).

Fuente: Fondo BALJE-C-67-1. Dossier 373 IFA 214. Centre d’Archives d’architecture du XXe siècle de l’Institut français d’architecture.

<sup>235</sup> «*Había pedido ser director del paisaje del puerto porque es un paisaje libre de una sola pieza. Hace falta que sea hecho por una sola mano*». PRELORENZO, Claude; PICON, Antoine. *L’aventure du balnéaire. La Grande Motte de Jean Balladur*. Marseille: Editions Parenthèses, 1999.

<sup>236</sup> «*La adaptación al carácter balneario de estas viviendas esta principalmente constituido por la relación entre los espacios exteriores e interiores*». BALLADUR, Jean. *L’architecture de la Grande-Motte en Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, nº 2.

### 5.4.2.2 Inmuebles-Conchas

Los *inmuebles-concha* fueron una alternativa tipológica de los inmuebles-pirámides. Según el autor los inmuebles-concha representa el lado femenino de la estación que debe establecer un diálogo con la forma masculina de las pirámides de Levant (Figura 5-68). La voluntad de un contraste formal entre los diversos sectores de la estación se manifestó desde los primeros esbozos en 1964. En los anteproyectos se pueden observar un diseño previo en forma orgánica en contraste del *centre-ville* (ver Figura 5-6).

Los *inmuebles-concha* no emplearon logias ni fachadas-celosías en sus fachadas principales. Contrariamente a los inmuebles-pirámides en donde las estancias son orientadas hacia las terrazas, en los *inmuebles-concha* se recurrió a colocar la estancia en la fachada principal orientada a la calle, mientras que las habitaciones fueron orientadas hacia los jardines mediante terrazas. Lo que conlleva a la configuración de fachada mediante terrazas laterales y frontales (Figura 5-69). Algunos proyectos de hábitat colectivo integraron inmuebles-conchas con hábitat individual como las villas que ayudaron a cerrar el espacio común del conjunto (Figura 5-70).

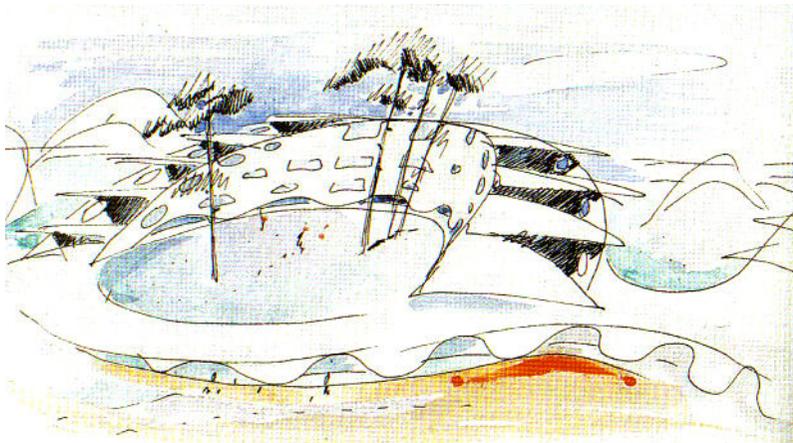


Figura 5-68. Estudio inmuebles-conchas del Couchant.

Fuente: Fondo BALJE-C-73-2. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.



Figura 5-69. Inmueble de habitación *Jardins de la mer* en el Couchant (Jean Balladur, 1975).

Fuente: Fondo BALJE-C-75-1. Dossier 373 IFA 224. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

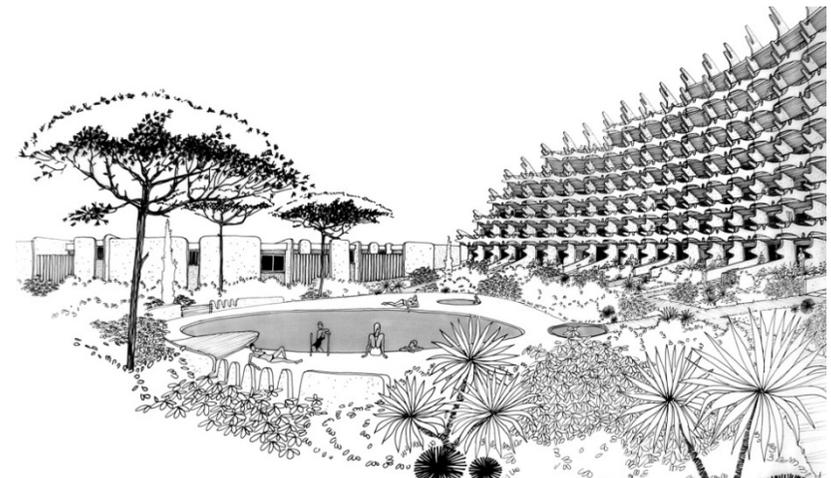


Figura 5-70. Inmuebles de habitación *Le Paradis du soleil* en el Couchant (Jean Balladur, Jean-Bernard Tostivint, 1976-1979).

Fuente: Fondo BALJE-C-76-1. Dossier 373 IFA 223. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

### 5.4.3 REGLAMENTO DE ARQUITECTURA

La arquitectura del primer *tranche* (Figura 5-71) que incluye el *centre-ville* o Levant fue regularizada en el **Reglamento de arquitectura de la zona de urbanización preferente de La Grande-Motte del primer tramo**<sup>237</sup>. El documento fue elaborado por Jean Balladur, *architecte en chef* de la estación, en aplicación de las disposiciones a los terrenos de La Grande-Motte declaradas en el **Cahier des charges générales** y el **Cahier des charges particulières**<sup>238</sup>.

El Reglamento de arquitectura es complemento del *Plan de masse* y define las condiciones en las cuales los programas arquitectónicos debieron ser concebidos y construidos por los *architectes d'opération*. El Reglamento tiene como objetivos: Instruir a los *architectes d'opération* de los reglas a cumplir en el establecimiento de sus proyectos y permitir a los *architectes d'opération* integrar sus construcciones dentro del conjunto arquitectónico de La Grande-Motte.

#### 5.4.3.1 Disposiciones generales

El documento consta de 14 artículos. A continuación se describen algunos aspectos relevantes de cada artículo:

##### Implantación

Las implantaciones de las construcciones previstas por el *plan de masse* son tanto **obligatorias** como **indicativas**. El reglamento estableció un espacio de no construcción de 10.00 m a partir del alineamiento de la calle o del espacio público. Estos espacios debieron ser destinados a espacios verdes. La regla a cumplir en la implantación de los edificios es **H=L**, es decir, el ancho del edificio será mínimamente igual a la altura del edificio.

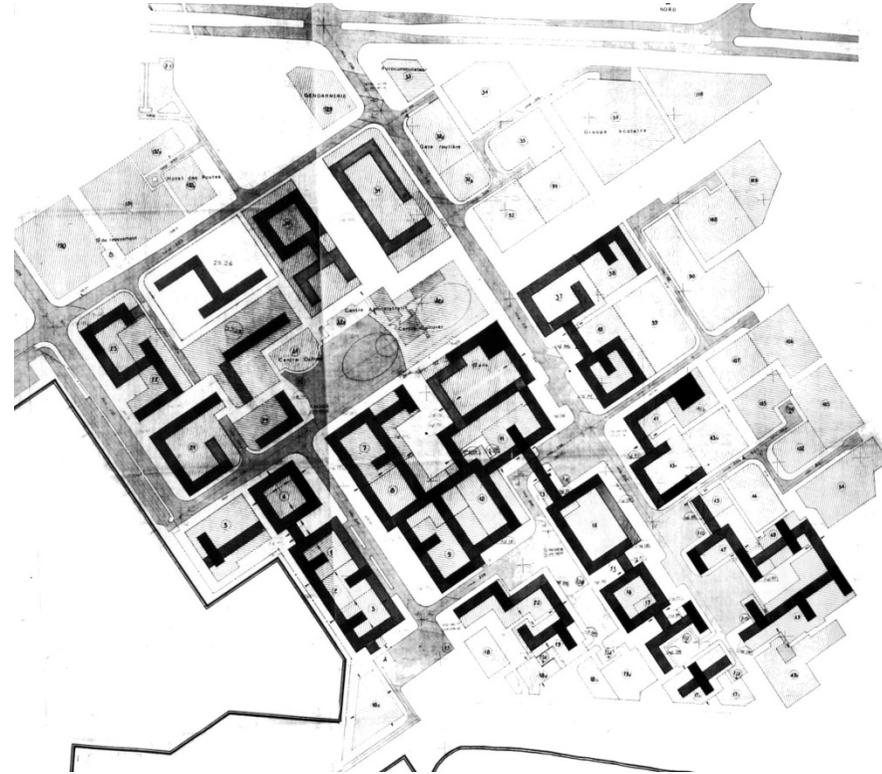


Figura 5-71. **Plan de Masse del primer tranche (centre-ville)**

Fuente: Fondo BALJE-C-64. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

<sup>237</sup> 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.*

<sup>238</sup> Cahier des Charges Générales de cession de terrain y Cahier des charges particulières. Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA 104/4. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

### Categorías de lotes

La clasificación de los lotes dentro de una categoría se estableció de acuerdo a su situación en relación a los *centros de interés*. Cada categoría se caracteriza por un grado de exigencia decreciente de la *categoría A* a la *C*, en cuanto el aspecto, la implantación y la organización de los edificios construidos en cada lote.

La *categoría A* incluye a los inmuebles de los lotes situados en los puntos en los cuales el reglamento dispuso cualidades particulares en su fachada, su revestimiento, su organización en la planta baja y en su jardín interior.

Los inmuebles localizados en un lote clasificado en *categoría B* tuvieron un tratamiento arquitectónico menos severo, se concedió más libertad a los constructores en cuanto a los materiales de revestimiento y a la organización de fachadas.

La *categoría C* corresponde principalmente a los lotes que recibieron inmuebles que respondieron a un programa social.

### Número de camas

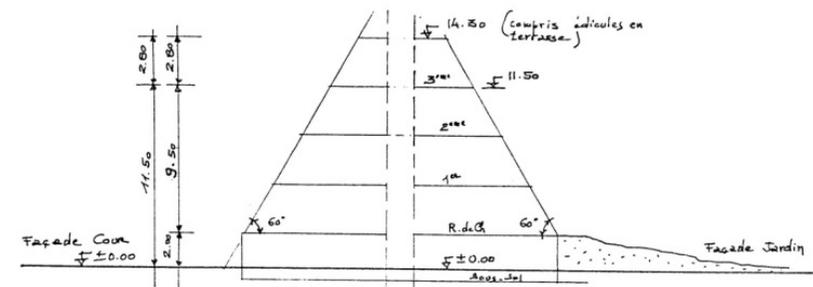
La densidad de alojamiento en cada lote fue resultado del número de camas que se le autorizó. La superficie total para cada lote dependió de las posibilidades máximas de utilización del terreno. Una cama corresponde a 25 m<sup>2</sup> de superficie y un volumen construido de 75 m<sup>3</sup> libres de áreas comunitarias.

### Número de pisos

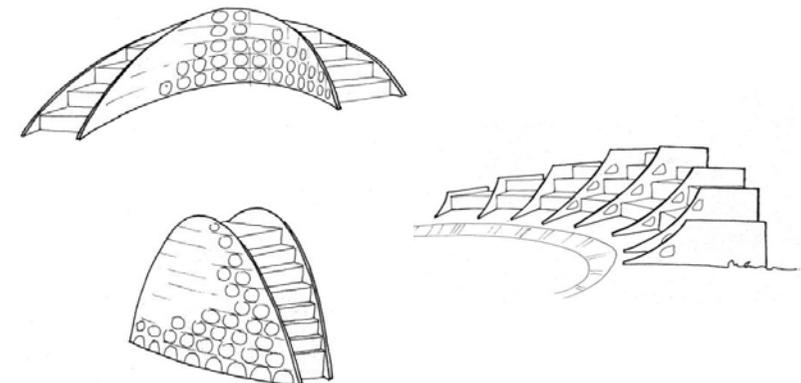
El número de pisos se aplicó imperativamente para cada tipo de edificio de acuerdo a categoría a la que perteneció. A los edificios destinados a comercio o servicio se les fijó obligatoriamente el número de pisos. En el resto de lotes la altura de pisos es libre dentro de los límites establecidos.

### Gabarit

El *gabarit* define la forma a la cual debieron obligatoriamente inscribirse en su interior las construcciones, no incluye los conductos de humo, ventilación y máquinas de ascensor situadas en terrazas. El *gabarit* de los edificios altos (8 pisos) comportó una línea envolvente inclinada 60° sobre la horizontal. La inscripción dentro de esta línea debió hacerse de



*Gabarits des lots R+2 et R+3 partial.  
Il ne peut être prévu de 3<sup>ème</sup> étage que sur 1/3 de la longueur de l'immeuble.  
les Gabarits seront appliqués sur toutes les façades y compris les pignons.*



**Figura 5-72. Gabarits de inmuebles-conchas del Couchat.**

Fuente: Fondo BALJE-C-73-2. Dossier 373 lfa 110/2. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

**Figura 5-73. Gabarits de inmuebles-conchas del Couchat.**

Fuente: Fondo BALJE-C-73-2. Dossier 373 lfa 110/2. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

preferencia con terrazas sucesivas. Fue obligatorio el respeto del volumen piramidal que resultado de esta forma inclinada (Figura 5-72, Figura 5-73).

### Salientes

Los salientes pertinentes establecidos por las prescripciones de cada lote son los balcones y las *bow-window*. Se excluyeron los letreros y los elementos decorativos en la fachada para respetar las reglas de seguridad en vigor.

### Terrazas

El modo de cobertura autorizado fue determinado específicamente para cada lote. Cuando la cobertura en terraza fue obligatoria, pudieron ser proyectadas accesibles o no. Cuando las terrazas fueron accesibles pudieron ser ubicadas fuera de los límites de la línea envolvente de los locales de acceso cuya superficie no excederá del 25% de la superficie de la terraza.

### Transparencia

Algunos lotes fueron afectados por la idea de la transparencia a nivel de la planta baja. En los cerramientos entre los lotes estuvo prohibido realizarlos en ladrillo, concreto o cualquier material opaco. Solo fueron autorizados los elementos de cerramientos en materiales ligeros o transparentes como la mallas o rejas cuya altura no pudieron pasar de 1.08 m.

El cerramiento en los límites medianeros no fue obligatorio. Existió un porcentaje de superficie –no especificado en el reglamento de arquitectura- del edificio que a nivel de la planta baja debió ser obligatoriamente realizada sobre pilotes de manera que beneficiaran al peatón de la vista de los patios y jardines. Los espacios de transparencia que necesitaron ser protegidos de los vientos dominantes solo pudieron ser cerrados con vidrio, malla o reja (Figura 5-74, Figura 5-75).

### Espacios verdes

La superficie de terreno a conservar en espacio verde fue dada en porcentaje para cada lote. Cuando fue obligatorio acondicionar un espacio verde, el permiso de construcción debió estar acompañado de un proyecto acordado con el arquitecto paisajista de la estación.

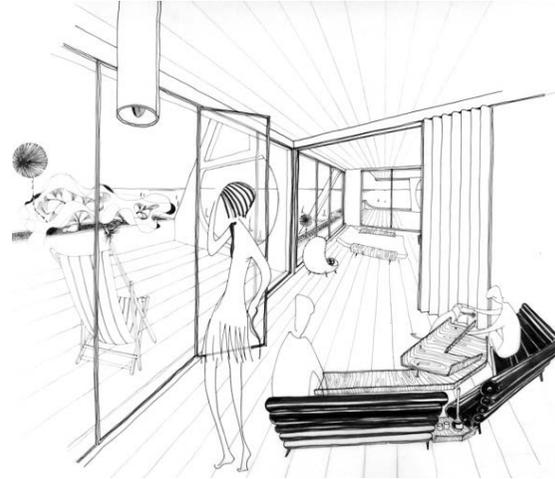


Figura 5-74. Perspectiva Interior del inmueble de habitación Le Grand Pavois (1967-1968).

Fuente: BALJE-C-67-1. Dossier 373 IFA 214. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 5-75. Estudio de perspectiva del jardín interior del inmueble de habitación Le Grand Pavois (1967-1968).

Fuente: BALJE-C-67-1. Dossier 373 IFA 214. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

## Estacionamiento

La importancia de los emplazamientos de los estacionamientos para automóviles fue determinada por la categoría del lote. Se propusieron tres tipos de emplazamientos del estacionamiento:

- Plazas de estacionamiento implantadas subterráneamente o a nivel de la planta baja de los edificios (Figura 5-76).
- Plazas de estacionamiento en patios interiores a nivel de la planta baja de los edificios.
- Plazas de estacionamiento privadas y exteriores a los lotes situados a una distancia máxima de 200 m.

### 5.4.3.1.1 Fachadas de los edificios

La calidad arquitectónica de las fachadas de los edificios, su organización, y sus materiales de revestimiento estuvieron en función de la categoría del lote. Sin embargo, aun respetando todas las reglas establecidas, todos los proyectos antes de su ejecución debieron recibir la autorización del *architecte en chef* de la estación.

#### Materiales

El Reglamento de arquitectura rechazó fachadas de hormigón aparente o cualquier material en bruto. Las prohibiciones u obligaciones han sido voluntariamente limitadas para dejar a los arquitectos responsables una libertad de concepción, sin la cual, no se podría dar una calidad arquitectónica duradera. La unidad de la arquitectura se dio con un estricto control de la tonalidad del material puesto en obra, así como en sus cualidades de durabilidad. Por lo tanto, se estableció que en la mayoría de las construcciones las superficies de las fachadas fueran tratadas con un recubrimiento de una **tonalidad blanca**. Tonalidad que representó la ventaja de reflejar los rayos solares.

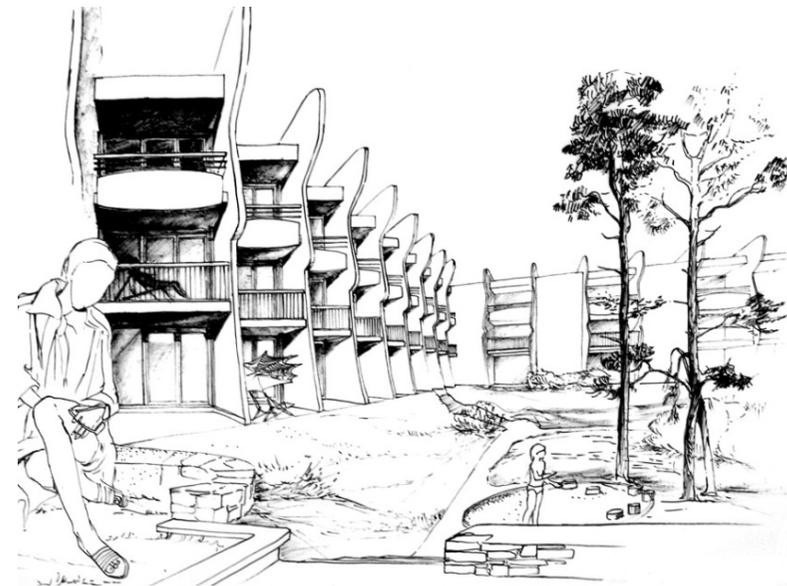
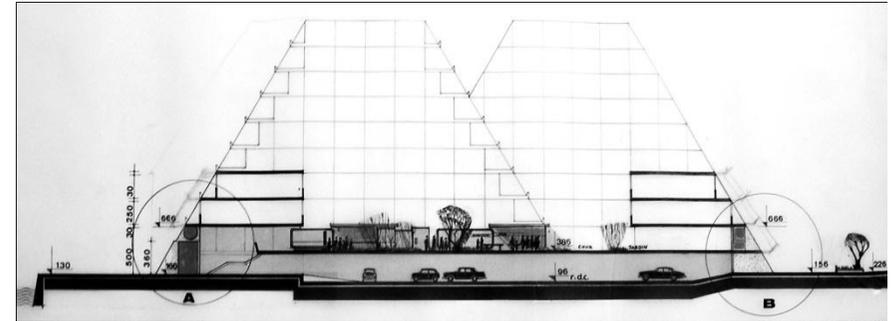


Figura 5-76. Estacionamiento subterráneo de un inmueble-pirámide del puerto.

Fuente. Fondo BALJE-C-64. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 5-77. Logias de Inmueble de habitación *Le Magellan*

Fuente. Fondo BALJE-C-ND-2. Dossier 373 IFA 221. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

## Organización

Cuando las **logias** fueron obligatorias, tuvieron que ser realizadas en toda la longitud de la fachada y en todos los niveles excluyendo la planta baja. La profundidad adecuada fue mínimamente de 1.75 m. En las construcciones edificadas obligatoriamente en el alineamiento de vialidades o espacios públicos, el borde de las **logias** fue igualmente situada sobre este alineamiento sin salientes ni retrasos (Figura 5-77).

## Colores

Los colores fueron determinados por barrio. Tuvieron que ser obligatoriamente respetados conforme a la paleta de colores que propuso tonalidades blancas. El uso del color en el paisaje urbano fue reservado a toldos, persianas, etc. Los trabajos en puertas y ventanas tuvieron que ser conservados en el tono natural del material original utilizado (madera, cobre, bronce, aluminio, acero inoxidable, etc.). Si tuvieron que ser pintados se permitió utilizar los colores negros, grises o blancos, excluyendo cualquier otro color (Figura 5-78).

### 5.4.3.1.2 Viviendas Individuales

Los terrenos destinados a la construcción de vivienda individual admitieron solo una vivienda por lote. Las reglas de arquitectura y construcción se especificaron en el *Cahier des charges particulières*<sup>239</sup>.

#### a) Arquitectura

Los conjuntos arquitectónicos tanto en sus disposiciones interiores como en su aspecto exterior debieron expresar un carácter de hábitat balneario. Al ser construidos definitivamente en una expresión contemporánea integraron terrazas, solárium, *brise-soleil* y espacios interiores (Figura 5-79, Figura 5-80).



Figura 5-78. Logias y terrazas con toldos de un inmueble-pirámide del puerto.  
Fuente: Propia.

<sup>239</sup> Cahier des charges particulières. La Grande-Motte. Fondo BALJE-C-64. Dossier 373 IFA 108/1. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

### Cubiertas

Las construcciones pudieron ser cubiertas en terrazas o por un techo en teja canal de tono café anciano o de un tono muy claro. Se excluyeron los tonos rojo o naranja. La mezcla de tejas de tonos diferentes estuvo prohibida. Las azoteas pudieron ser utilizadas como solárium con la condición que las superestructuras no ocuparan más del 25% de la superficie de la terraza. Cualquier otro tipo de cubierta no estuvo autorizada.

### Materiales

Las superficies de las fachadas debieron ser tratadas en tonos blancos. El empleo localizado de piedra o ladrillo fue sometido a la autorización del *architecte en chef*. Las construcciones en concreto aparente, madera, acero, aluminio o material plástico solo pudieron realizarse si fueron autorizados por escrito por el *architecte en chef*.

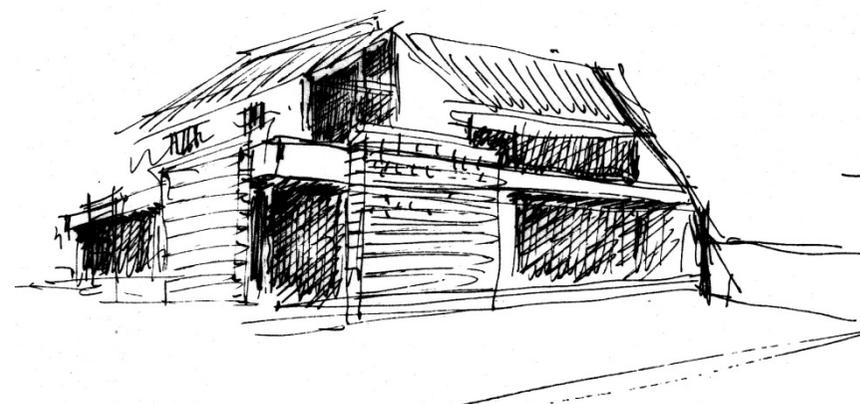
### Alturas

Fueron autorizadas las construcciones en planta baja más planta alta o un nivel habitable. La planta baja no pudo ser elevada a más de 1.00 m del nivel del terreno de la parcela. La altura máxima total de la construcción no pudo ser superior de 8.00 m.

### Volumen

En el caso de la creación de un segundo nivel, uno de los niveles no puede exceder en volumen cerrado del 50 % del otro. Un piso cuadrado superpuesto sobre otro estaba prohibido.

Este reglamento de arquitectura fue creado para regular el *centre-ville*, para la arquitectura del resto de la estación existió toda libertad de concepción dejando a los arquitectos promotores concebir sus construcciones al interior de volúmenes definidos por el *plan de masse*.



**Figura 5-79. Villas del ZAC del Golf en Haute-plage (1979-1994).**

Fuente: Fondo BALJE-C-79-3. Dossier 373 IFA 28/5. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

**Figura 5-80. Villa del ZAC del Golf en Haute-plage (1979-1994).**

Fuente: Fondo BALJE-C-79-3. Dossier 373 IFA 28/5. *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

