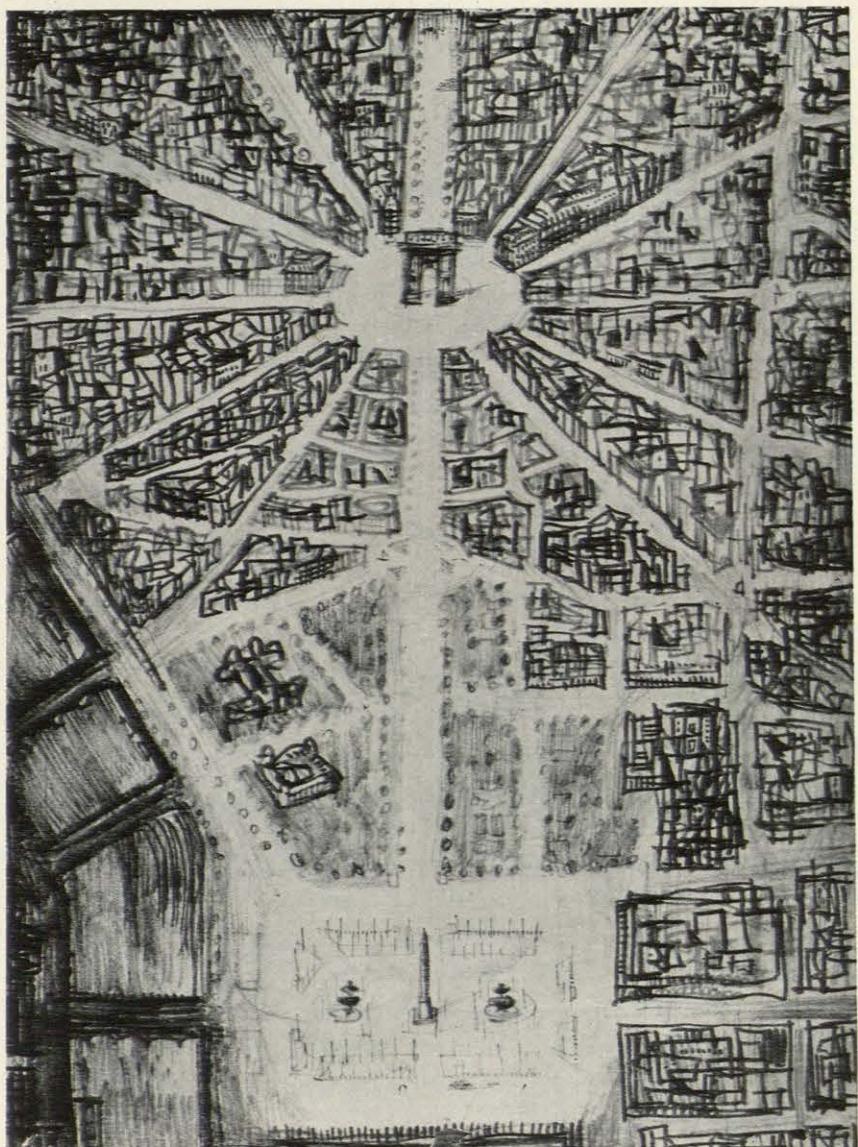


esquema director para la ordenación urbana de la región de PARIS·1965

RODOLFO GARCIA - PABLOS.
Doctor Arquitecto. Jefe de Pla-
neamiento Urbano de la Direc-
ción General de Urbanismo. Pro-
fesor de Proyectos del I.E.A.L.



La revista *Architecture d'aujourd'hui*, en su núme-
ro 120 de abril-mayo de 1965, dió a conocer el es-
quema director de la ordenación urbana de la región
de París.

La circunstancia de haber realizado recientemente
un viaje privado a la capital francesa, me ha permi-
tido tomar contacto con algunas personalidades que
han dirigido este importante trabajo, de quienes re-
cibí explicaciones de extraordinario interés, así como
abundante información sobre el tema.

Debo expresar mi gratitud, en primer lugar, a Pedro M.^a de Irisarri, arquitecto D. P. L. G., nacido en Pamplona, embajador de los arquitectos que pasan por París, que me ha preparado las entrevistas más importantes, de las que destaco la celebrada con Mr. Vaujour, prefecto y secretario general de la Delegación general para el distrito de París, y la de Mr. Mace, director general de la Ordenación Territorial, hoy dependiente del nuevo Ministerio de l'Equipement, creado en el último reajuste ministerial del Gobierno presidido por el general De Gaulle.

Especialmente importante fué la entrevista con el arquitecto Mr. Magnan, jefe de la División de Estructuras Urbanas, con quien tuvimos un diálogo prolongado sobre el desarrollo urbanístico de Francia y España, con cambio de documentación por ambas partes.

Una última entrevista falló—y bien lo siento—: no fué posible concertarla con el director de la revista *Architecture d'aujourd'hui*, André Bloc; tampoco pude charlar con Pierre Vagó. Los dos capitanean la solución del París en paralelo y yo deseaba que me explicaran sus ideas. De todas formas son ya conocidas por haber sido publicadas no hace mucho.

tituía, junto a la Delegación General de l'Equipement, un "Comité para la Ordenación de la Región de París" (C.A.R.P.) y un Servicio Técnico denominado "Service d'amenagement de la région parisienne" (S.A.R.P.).

Estos dos organismos, el C.A.R.P. y el S.A.R.P., dependientes por decreto de 1944 del Ministerio de Reconstrucción y el Urbanismo, creado entonces, están todavía en funcionamiento.

En 1955 se crea el cargo de comisario para la Construcción y el Urbanismo de la región de París. El S.A.R.P. pasa a la disposición de esta Comisaría. Se le encarga, en 1958, un nuevo plan de Ordenación de la región de París.

En agosto de 1960 se aprueba el Plan de la Región, que ha sido dirigido por Mr. Gibel, bajo la autoridad del comisario M. Sudreau.

Por ley de 2 de agosto de 1961 se crea el Distrito de la región de París, siendo su primer objetivo "el estudio de los problemas que se refieren a la ordenación y dotación de servicios de la región". Se crea el cargo de delegado general del Distrito.

El delegado general del Distrito tiene competencia para proponer al Gobierno y para coordinar la política de la Ordenación y la dotación de servicios de la región de París.

Se le faculta para revisar con urgencia el Plan, pudiendo establecer las modificaciones que considere convenientes para someter el Planeamiento de la región a la aprobación del Gobierno.

Para llevar a cabo esta labor se pone a su disposición, además del S.A.R.P., un Instituto para la Ordenación y Urbanismo de la Región de París (I.A.U.R.P.).

Este organismo fué creado por Mr. Sudreau, ministro de la Construcción en 1960.

El cargo de comisario fué suprimido en 1962.

La preparación del Esquema Director fué comenzada.

En 1963, el Distrito publicó un Libro Blanco, con un avance de programa para doce años de la región de París. Fué aprobado en noviembre de 1964.

De 1962 a 1964, el Distrito ha puesto a punto ordenaciones parciales en zonas de preferencia o prioridad de la región de París, cuya solución se estimaba urgente.

El Esquema Director, en su conjunto, se ha realizado durante los años 1963-64 por el I.A.U.R.P., siguiendo las directrices señaladas por la Delegación General del Distrito. Han colaborado en este trabajo la Comisión Nacional de Ordenación del Territorio, los Ministerios de Obras Públicas y de la Construcción, quienes han tenido un constante contacto con la Delegación General del Distrito.

El Esquema Director ha sido presentado en sesiones

HISTORIA Y EVOLUCION DEL URBANISMO DE PARIS Y SU REGION

El primer antecedente sobre la necesidad de ordenar París surge en el año 1925, con motivo de la demolición de las fortificaciones de Thiers, que separaban París de su banlieue. Se creó un Comité Superior para la organización de la región parisina.

En 1928, el Gobierno crea el "Comité Superior para la Ordenación General de la Región de París".

En 1932 se define la región como el espacio contenido en un círculo de 35 kilómetros de radio, con centro en Nôtre Dame.

Se redactó un Plan General de Ordenación por un equipo de 40 miembros, bajo la dirección del urbanista Henri Prost, que fué presentado en 1934 y aprobado por decreto ley de 22 de junio de 1939.

En 1941, se crea el "Comisariado de Trabajos de la Región de París", bajo la supervisión de la "Delegación General a l'Equipement National".

En el mismo año se confirma la aprobación del plan Prost y se define la Región como el territorio que comprende los tres departamentos del Sena y los cinco Cantones del departamento del Oise más próximos a la aglomeración urbana.

La Ley de Urbanismo de 15 de junio de 1943 ins-

DE MONTMARTRE Super Pils

ET RÉGIONAL



de trabajo a los prefectos de los departamentos de la región, al Comisariado del Plan, al Consejo Superior de Arquitectura, al Grupo Central de Planificaciones Urbanas y a cada uno de los Ministerios interesados.

Las observaciones hechas por todos estos organismos han sido estudiadas por la Delegación General del Distrito.

El 26 de noviembre de 1964, en Consejo restringido de ministros, bajo la presidencia del Jefe del Estado, ha sido tomado en consideración y puesto en fase de consulta, con la advertencia de que se tomen las medidas precisas que frenen la especulación de las nuevas zonas de extensión de la aglomeración urbana.

El Esquema Director está en estos momentos sometido al estudio del Consejo de Administración del Distrito de la Región de París, al Comité Consultivo Económico y Social de la Región de París y al Comité de Ordenación de la Región de París.

EL DISTRITO DE LA REGION DE PARIS

Estimo de especial interés dar a conocer el funcionamiento del Distrito de París en lo que se refiere a la ayuda que presta a las colectividades de la región.

Se acaba de publicar un trabajo titulado "L'aide Financiere du District", aux collectivites de la région de París, pendant les quatre années du IVth Plan.

Me fué entregado un ejemplar por el secretario general del Distrito, Mr. Jean Vaujour.

El Distrito está dirigido por el delegado general y 28 consejeros elegidos por los Consejos generales y municipales.

El volumen de los cuatro primeros presupuestos del Distrito es el siguiente:

Años	Millones de N. F.
1962	401
1963	75
1964	609
1965	275
TOTAL	1.360

Doble que la dotación de cuatro años, que, a 170 millones, hacen un total de 680 millones de francos nuevos, que equivalen a unos 8.200 millones de pesetas.

El Distrito no ayuda directamente a la financiación de programas de construcción de viviendas.

Concentra su acción en la dotación de equipamientos públicos a largo plazo, según la finalidad que le ha sido señalada por el Gobierno y el Parlamento.

El reparto de estos cuatro presupuestos es el siguiente:

1. TRANSPORTES DE LA REGION

- Línea de Metro Expres-Regional y una línea experimental de metro aéreo: 549 millones de nuevos francos.
- Vías de tráfico rápido, 350 millones.

2. EQUIPAMIENTO

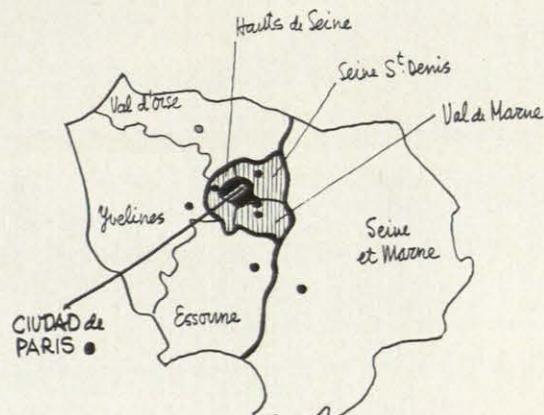
- Redes de agua, electricidad, saneamiento y basuras, 161,9 millones.
- Sanitario y social, 17,3 millones.
- Deportivo, 23,3 millones.
- Edificios públicos, 5,1 millones.
- Incendios, 5,5 millones.
- Inundaciones y puertos, 19,4 millones.
- Iluminación de calles, 9 millones.
- Parques de estacionamiento, 65 millones.
- Ordenación y creación de espacios verdes públicos, 32,8 millones.
- Estudios de Ordenación y de Urbanismo, estudios en grado de Plan general y de Planes parciales, 33 millones.
- Adquisición de suelo, 24 millones.
- Ayuda a los Ayuntamientos, 60 millones.

Hacemos notar que para los trabajos de planificación se destinan 33 millones de nuevos francos, que equivalen a unos 400 millones de pesetas.

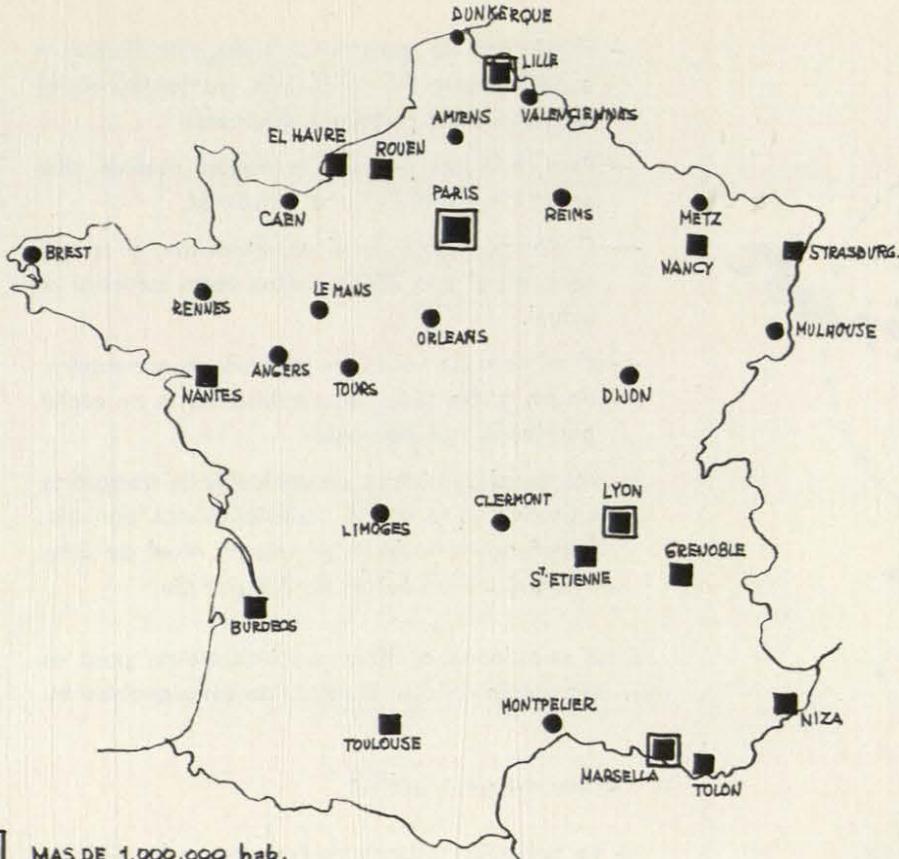
EL ESQUEMA DIRECTOR DE LA REGION DE PARIS EVOLUCION PREVISIBLE DE LA REGION DE PARIS

A. Evolución económica

- El poder adquisitivo de 1965 habrá que multiplicarlo por 2,5 en 1985 y por 3,5 para el año 2000.

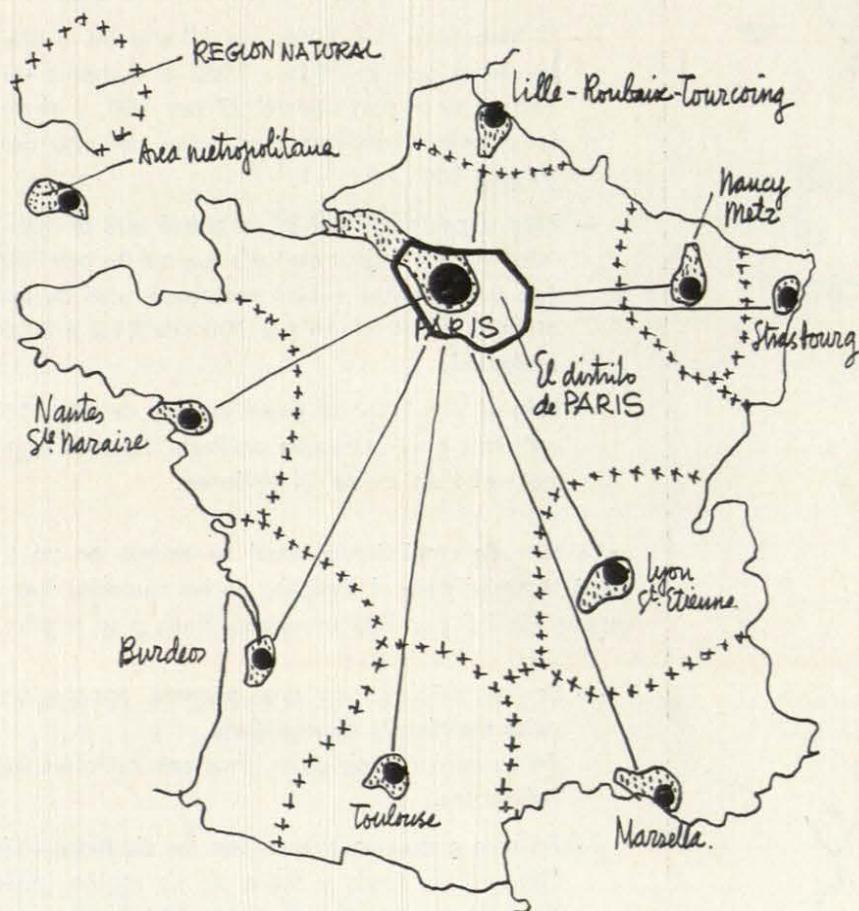


EL DISTRITO de PARIS



- MAS DE 1.000.000 hab.
- DE 500.000 a 1.000.000
- DE 200.000 a 500.000
- DE 100.000 a 200.000.

FRANCIA TIENE 32
POBLACIONES
MAYORES DE 100.000 H^{AB.}



PARIS, las CIUDADES de EQUILIBRIO y sus áreas
metropolitanas.

FRANCIA: 45.520.271 habitantes

POBLACIONES FRANCESAS MAYORES
DE 100.000 HABITANTES

(Enero 1962, último Censo oficial)

1. PARIS (ciudad)	2.811.171
PARIS (con la banlieue)	5.687.587
PARIS (aglomeración)	8.000.000
PARIS (distrito)	8.569.238
2. LYON	885.994
3. MARSELLA	807.499
4. LILLE-ROUBAIX	770.980
5. BURDEOS	462.171
6. TOULOUSE	329.044
7. NANTES	327.636
8. ROUEN	325.320
9. NIZA	310.053
10. STRABURGO	302.303
11. St. ETIENNE	289.958
12. GRENOBLE	233.243
13. EL HAVRE	222.565
14. TOLON	221.434
15. NANCY	208.686
16. VALENCIENNES	172.423
17. MULHOUSE	164.975
18. CLERMONT. FERRAND	159.689
19. RENNES	156.585
20. DIJON	153.699
21. TOURS	151.359
22. METZ	147.154
23. REIMS	143.677
24. LE MANS	141.986
25. BREST	136.104
26. ANGERS	133.597
27. ORLEANS	125.984
28. MONTPELIER	123.843
29. DUNKERQUE	121.958
30. LIMOGES	119.989
31. CAEN	117.372
32. AMIENS	113.597

ORGANIZACION URBANA DEL PAIS

Además de París y su región se señalan en el país ocho grandes regiones naturales.

Las metrópolis de cada una de ellas tienen completa dotación de servicios y gozan de autonomía en sus respectivos territorios.

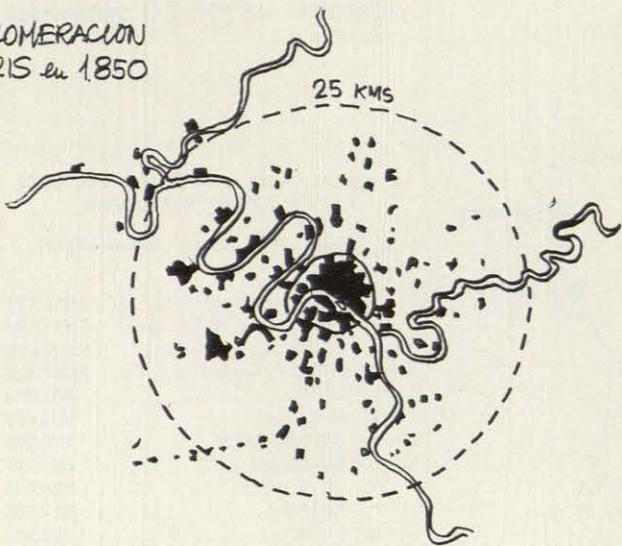
Constituyen el nivel superior del país.

Además de estas ocho metrópolis existen diez ciudades que son centros regionales de dotación completa.

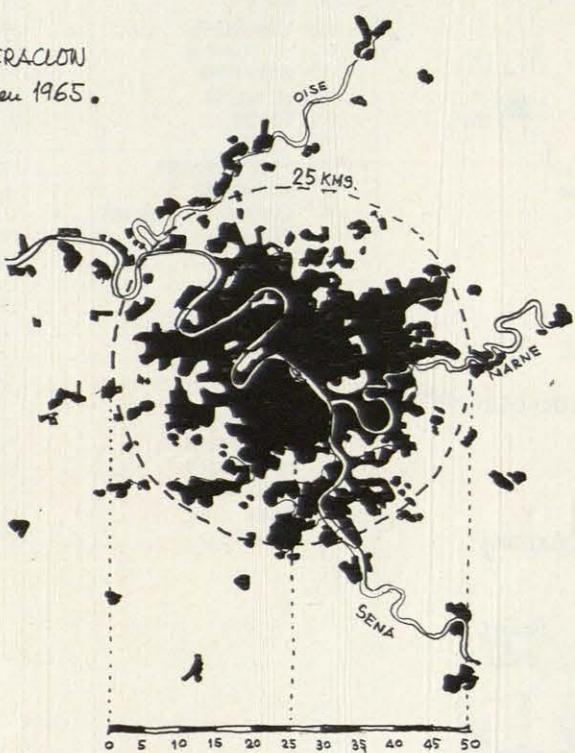
En un tercer nivel existen 24 localidades de carácter subregional.

Finalmente 25 ciudades pueden considerarse con nivel únicamente provincial.

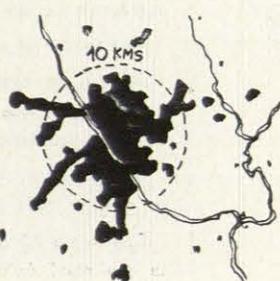
LA AGLOMERACION
de PARIS en 1850



LA AGLOMERACION
de PARIS en 1965.



LA AGLOMERACION
de MADRID en 1965
A LA MISMA ESCALA.



- El número de puestos de trabajo terciarios, y especialmente los de oficinas, aumentará en el doble que los puestos industriales.
- Para cada tres puestos de trabajo nuevos, dos serán de oficinas y uno industrial.
- El tiempo dedicado al esparcimiento y recreo será, en el año 2000, cuatro veces superior al actual.
- El número de vehículos particulares aumentará, de un coche cada cinco habitantes, a un coche para cada tres personas.
- Los desplazamientos en vehículos de transporte colectivo, que es de coeficiente dos por día, habrá que calcularlo (el mismo nivel de Estados Unidos o Suecia) de 5,5 por día.

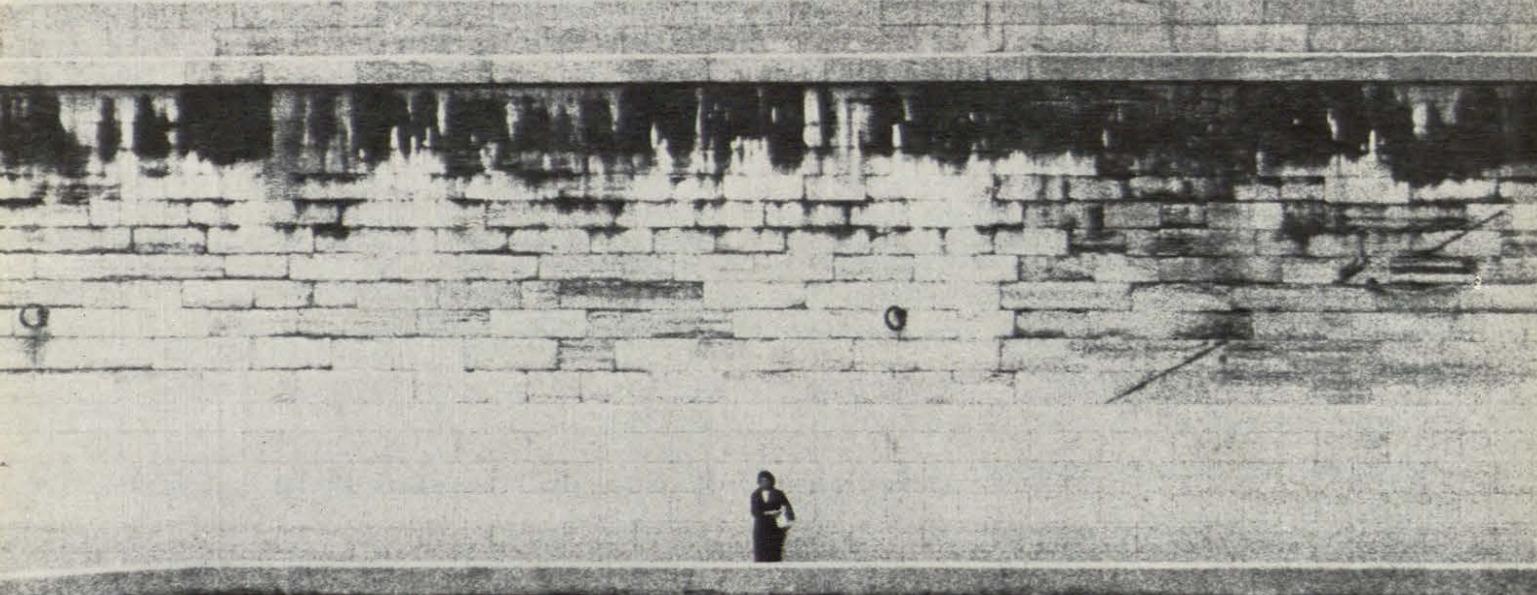
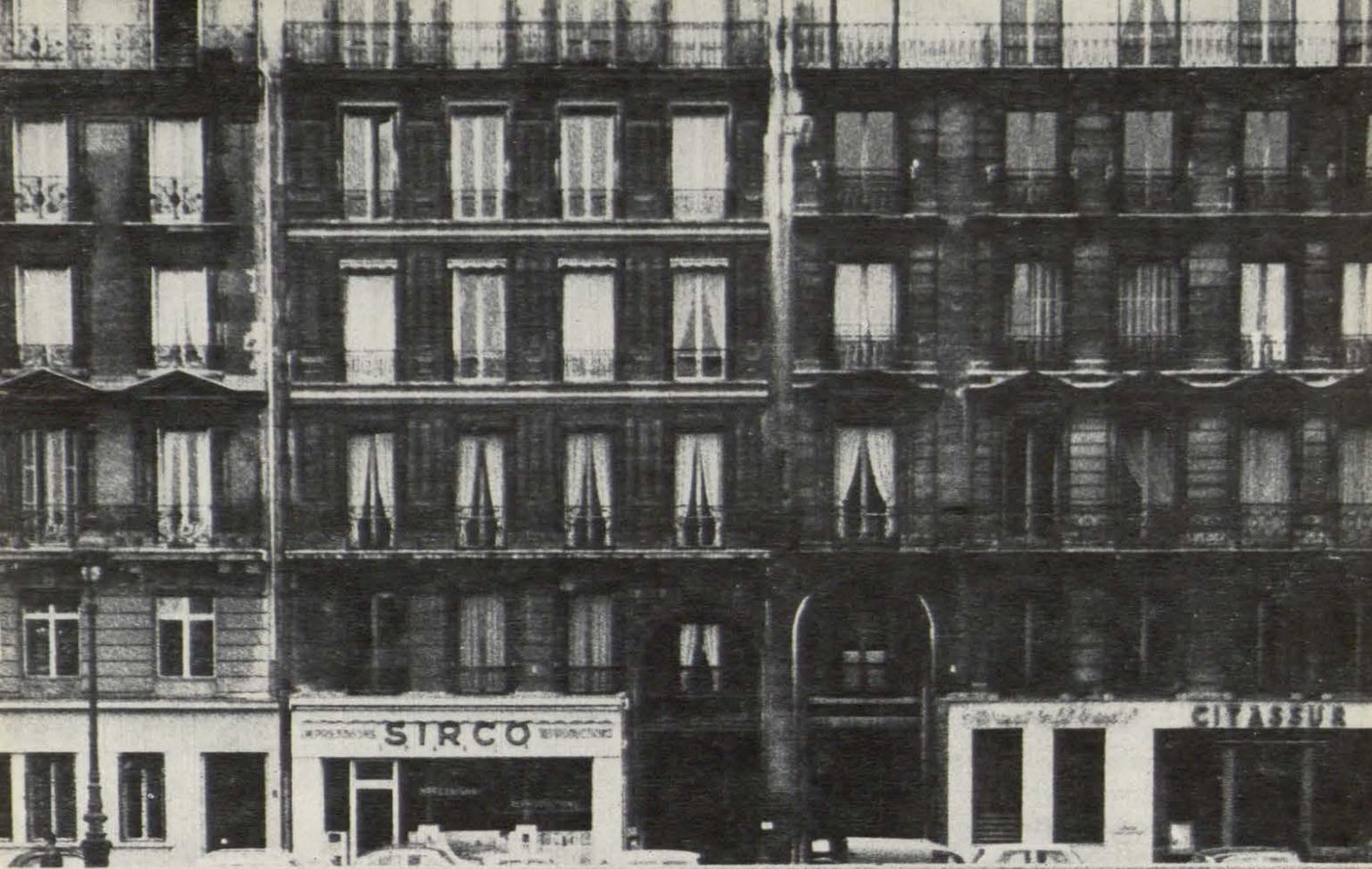
Estas cuestiones o cifras son indicativas, pero es muy importante conocer la escala de estos problemas.

B. Evolución demográfica

- La población urbana de Francia, en los últimos ochenta años, fué doblada. París y su región había triplicado su población.
- Despues de la guerra el factor demográfico es radicalmente distinto por el aumento de la natalidad y la disminución de la mortalidad.
- El fenómeno del éxodo rural hacia las ciudades hace que de 1946 a 1962 el aumento de París y su región sea del 27 por 100, y el de las otras ciudades francesas, en su conjunto, del 37 por 100.
- Para el período 1962-85 se prevé que el crecimiento de la región de París sea del 36 por 100 (de 8,6 millones a 11,6 millones), y el de las otras ciudades de 54 por 100 (de 21,2 a 32,5 millones).
- Para el año 2000 se prevé la cifra de 13 a 15 millones para la región de París. Nuestra cifra para el Plan es de 14 millones.

La tasa de crecimiento anual se estima en un 2 por 100 anual para el cómputo de las ciudades francesas y de 1,5 por 100 anual para París y su región.

- Se ha señalado en una primera agrupación ocho metrópolis de equilibrio. En su conjunto alcanzan unos seis millones de habitantes.
- En otro grupo se cuenta con las ciudades del "bassin" de París y fuera de su región, que tiene una población de 1.300.000 habitantes, siendo su base de crecimiento el 2 por 100 anual.



- Las aglomeraciones medias del "bassin" (ciudades de 20.000 a 100.000 habitantes) han crecido, de 1954 a 1962, un 2,5 por 100.

En definitiva, el cuadro de crecimiento francés, de 1954 a 1962, es:

	Habitantes
Región de París	1.086.000
8 metrópolis de equilibrio	813.000
8 ciudades del "bassin"	200.000
27 ciudades medias del "bassin"	178.000
Resto de Francia (urbano y rural)	1.188.000
 Crecimiento total	 3.465.000

Como resumen, el crecimiento demográfico del país se divide en tres tercios, que se reparten:

- la región de París,
- las ciudades de equilibrio y las del "bassin",
- el resto del país.

En consecuencia, hay que dejar establecido que la región de París, en el año 2000, tendrá 14 millones de habitantes. Y prepararse desde hoy para planificar nuevas áreas que sitúen en la forma más conveniente los cinco millones de habitantes de su crecimiento.

C. Dimensión del territorio de la región de París (cifras esenciales).

- París tiene un tercio menos de habitaciones por habitante con respecto a Londres y Nueva York.
- El crecimiento de población propuesto para el año 2000 es de $1,65 \times 8,4 \times 1,65 = 14$ millones.
- El poder adquisitivo, 5 ($1,65 \times 3,5$).
- Productos alimenticios, 3.
- Productos industriales de servicios y recreos, 6.
- Vehículos particulares, 3.
De 1.700.000 a 5.000.000 de coches.
- Desplazamientos por transportes, de 3 a 4.
- Industria, 30 por 100.
De 2 a 2,7 millones.
- Servicios, de 1,8 a 3,4 millones.
- Viviendas, de 3,2 a 6 millones (triplicado el número de piezas).

La superficie necesaria se hace sobre el siguiente cálculo:

- Zonas industriales, doble coef. 2.
- Zonas de oficinas, triple coef. 3.
- Zonas residenciales, cuádruple coef. 4.

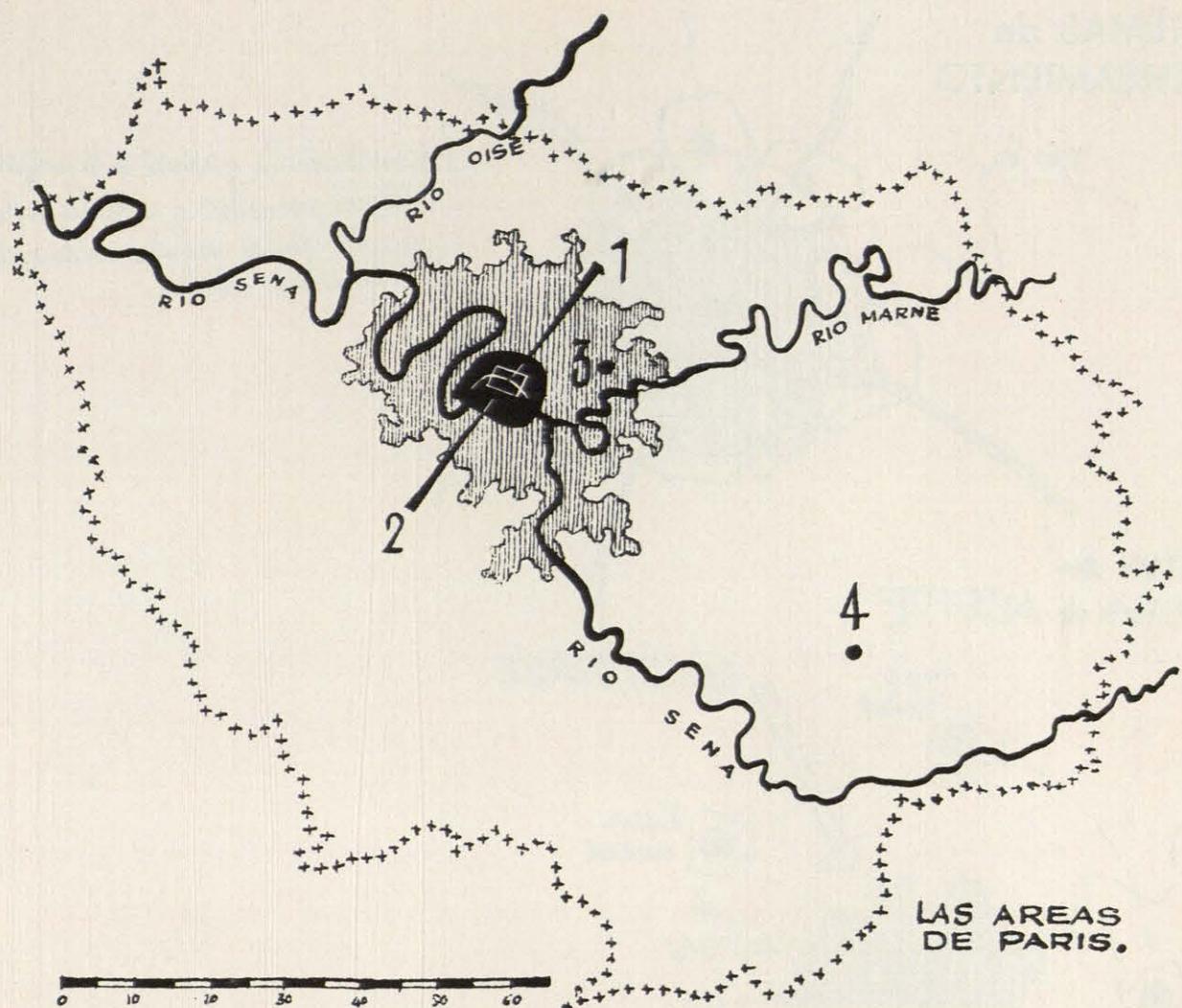
OBJETIVOS DE LA ORDENACION URBANA EN LA REGION DE PARIS

- 1.º El objetivo fundamental es buscar la felicidad del hombre que vive en el medio urbano.
- 2.º Se consigue con la disminución de la fatiga debida al factor transporte, entre el lugar de trabajo y el de la residencia. Se consigue bien por una disminución de la distancia a recorrer o por un aumento de la velocidad.
- 3.º La disminución del ruido y la mejora física del aire que se respira en la ciudad, debida a los vehículos industriales, debe ser tenida muy en cuenta.
- 4.º La dotación de servicios que mejoren en particular la situación de las clases modestas, creando unidades residenciales y áreas de trabajo con toda clase de servicios sociales, de enseñanza, religiosos, deportivos, casas para la juventud, zonas verdes con masas de agua...
- 5.º Finalmente, el urbanismo debe crear un cuadro para una mejor arquitectura, incorporando las zonas verdes al sol y mejorando la calidad de las edificaciones.

EL ESQUEMA DIRECTOR DE LA ORDENACION URBANA DE LA REGION DE PARIS

CARACTERISTICAS TECNICAS

- Población actual, 8,4 millones de habitantes.
- Población prevista, 14 millones.
- Nivel del planeamiento, regional (en conexión con el plan nacional de urbanismo).
- Plazo del Plan, al año 2000.
Organismo que lo redacta, la Delegación General para la Ordenación Urbana de la región de París.
- Organismo Técnico que realiza el trabajo, el Instituto para la Ordenación Urbana de la Región de París.
- Primera etapa. Esquemas directores de estructuras urbanas de unidades de 300.000 a 1.000.000 de habitantes.
- Segunda etapa. Planes Generales de ordenación municipales (de 50.000 a 300.000 habitantes).
- Tercera etapa. Planes parciales de ordenación (conjuntos, remodelación y zonas de prioridad, etcétera).
- Dotación de servicios. Los objetivos para 1975 son independientes de este trabajo.
- Planes de desarrollo económico-social. Estudios sucesivos cada cinco años.
- Presupuestos anuales para el equipamiento (Estado, Distrito, Departamento, Ayuntamientos).



LA AGLOMERACION DE PARIS

En la aglomeración urbana actual de París se distinguen cuatro áreas:

1.^a *El París central*. De Nôtre Dame a l'Etoile y de Montmatre a Montparnase. Es el París de los negocios, de los espectáculos, el París monumental. Tiene 25 kilómetros cuadrados, menos del 2 por 100 de la aglomeración.

2.^a *La ciudad de París (1860)*. El París dentro del recinto amurallado, materializado hoy por los bulevares periféricos. Tiene 100 kilómetros cuadrados y 2.700.000 habitantes en la noche y 3.500.000 durante el día.

3.^a *El Gran París o, en términos urbanísticos, la aglomeración urbana de París*. También se le llama el París y la banlieue.

Tiene unos 1.450 kilómetros cuadrados y cerca de seis millones de habitantes.

4.^a *El Distrito de París*, que hoy empieza a ser una realidad política y administrativa.

Tiene 8,5 millones de habitantes.

En la zona urbana de mayor densidad el reparto del suelo sobre 700 kilómetros cuadrados es del 67 por 100 para la zona construida y el 33 por 100 para los espacios verdes, zonas rurales, etc.

Después de la guerra se han construido 750.000 viviendas, para 2.500.000 habitantes.

Se han construido diez millones de metros cuadrados de fábricas y de oficinas.

Los grandes conjuntos residenciales o industriales se han localizado en los vacíos urbanos, restando espacios verdes o zonas rurales. No se ha dotado de los precisos servicios sociales complementarios.

Ha sido un desarrollo en marcha de aceite, el proceso clásico del desarrollo sin control.

Es una ausencia de una política urbanística de ordenación urbana.

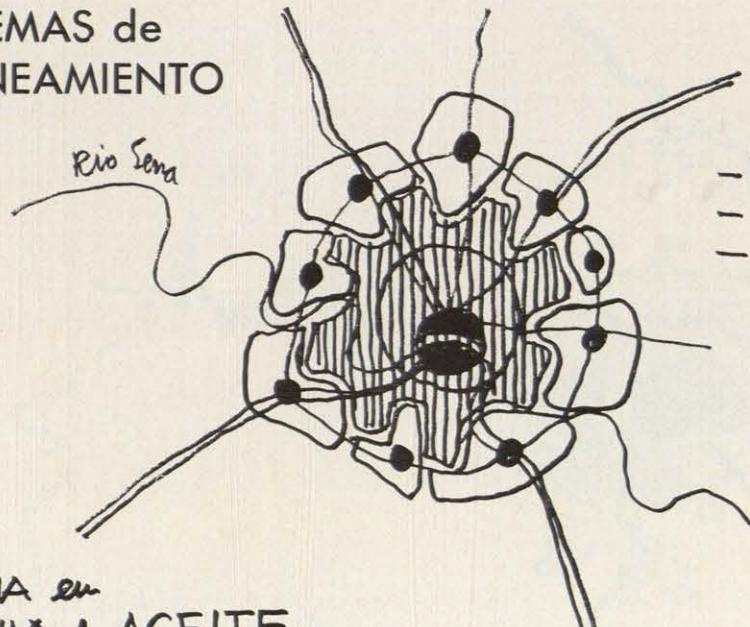
Toda la banlieue de París está subequipada con pocos espacios verdes y apenas son zonas de recreo o espaciamiento.

El centro sigue congestionándose, llegando a límites no convenientes, grandes almacenes, edificios culturales de enseñanza superior, bancos de negocios y oficinas, centros de servicios e incluso hospitales se siguen construyendo en las áreas centrales de la ciudad.

La renovación urbana es muy escasa.

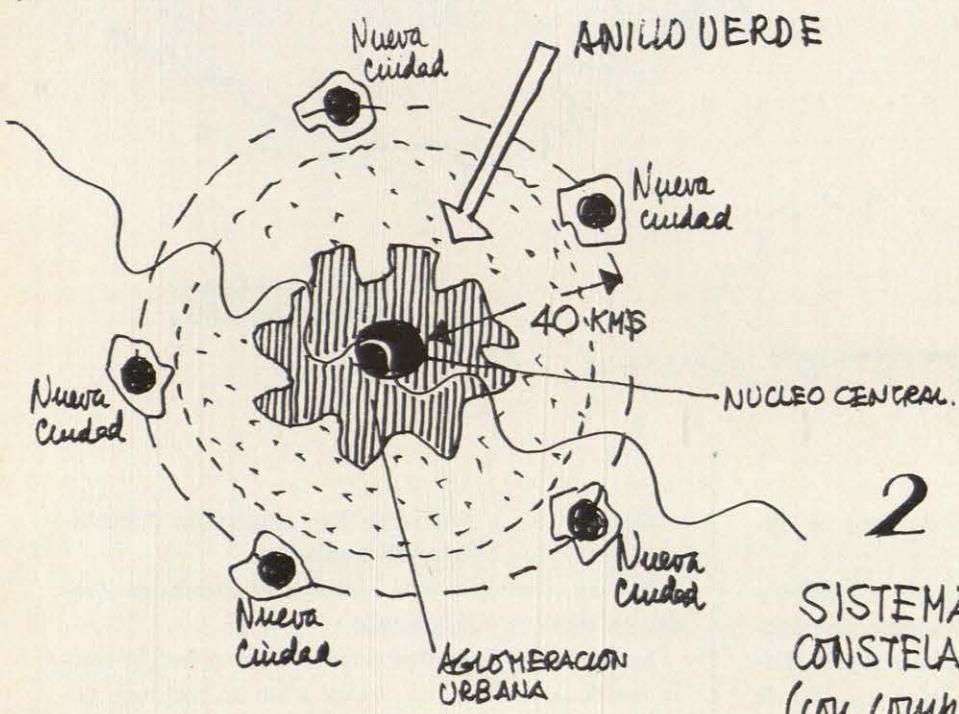
En conjunto, y como resumen, es un ejemplo de dinamismo anárquico.

SISTEMAS de PLANEAMIENTO

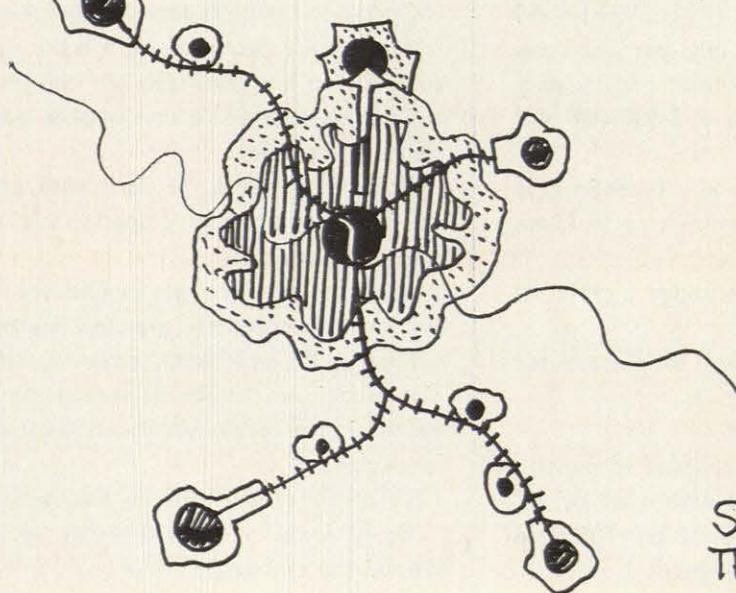


- Ananchamiento gradual de la periferia
- Sistemas concentrados y radiales en las vías
- Nuevos grandes conjuntos residenciales o industriales en los vacíos urbanos.

SISTEMA en MANCHA de ACEITE

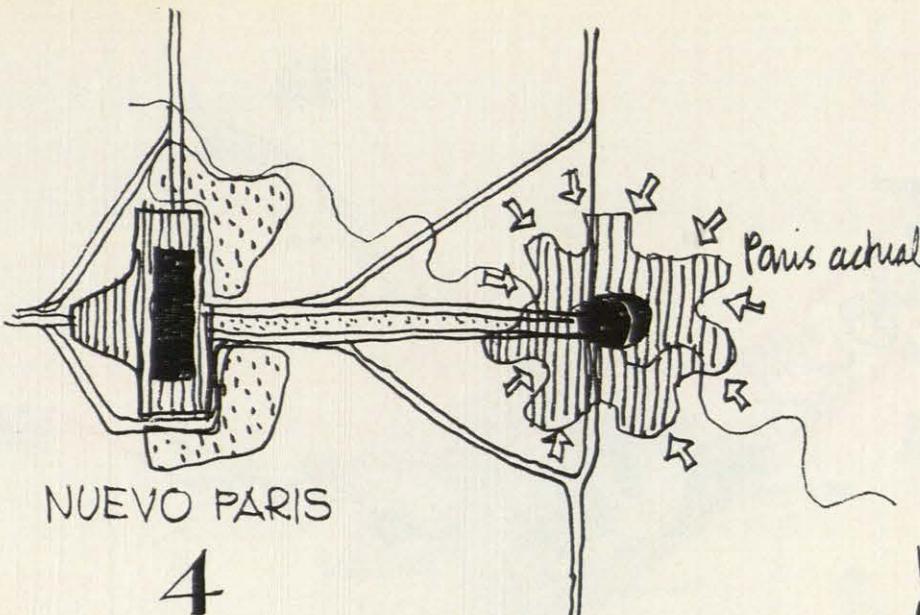


SISTEMA de CONSTELACION (con compás).



SISTEMA TENTACULAR

Ciudades dormitorios ligadas por buenas comunicaciones a la Metrópoli
ESTOCOLMO Y HELSINKI.



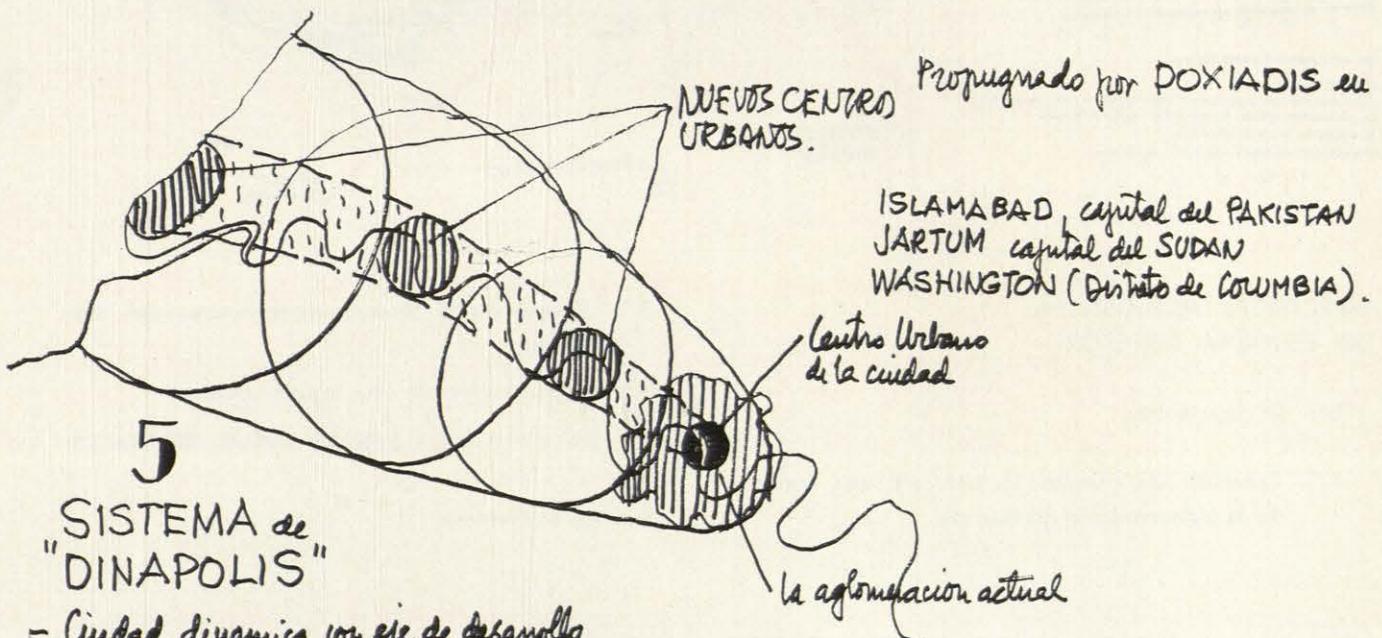
NUEVO PARIS

4

SISTEMA EN PARALELO

- Nueva ciudad para realizarse en etapas.
- Asociada al PARIS actual.

Propugnado por la revista
Architecture d'aujourd'hui.
BRASILIA? (en parte si).

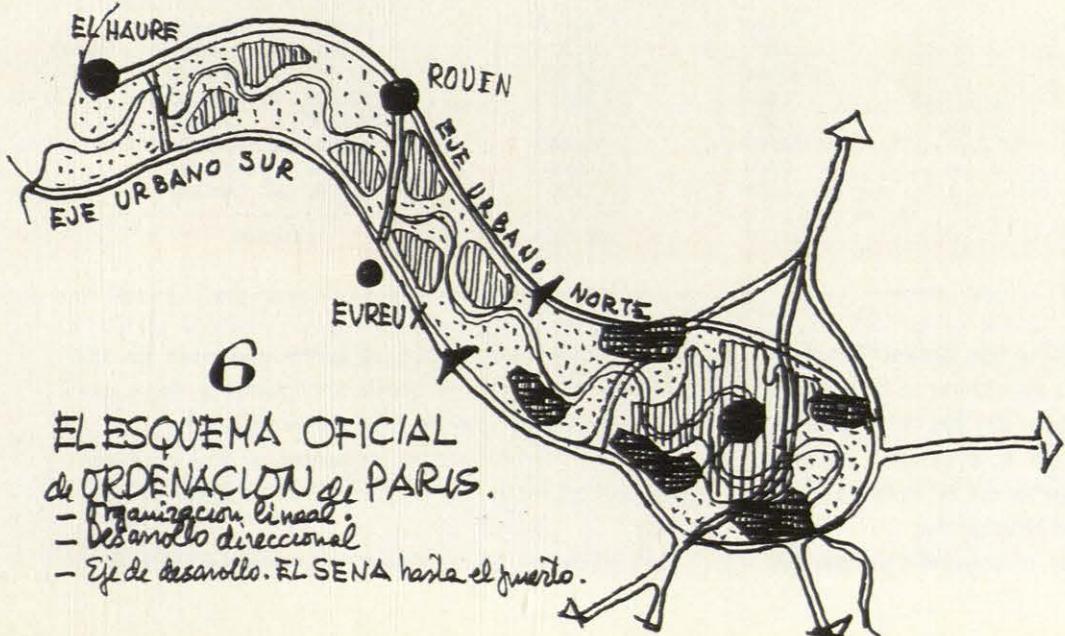


5

SISTEMA de
"DINAPOLIS"

- Ciudad dinamica con eje de desarrollo
- no hay dificultad para la ubicacion de los centros urbanos.
- Es un sistema crecedero

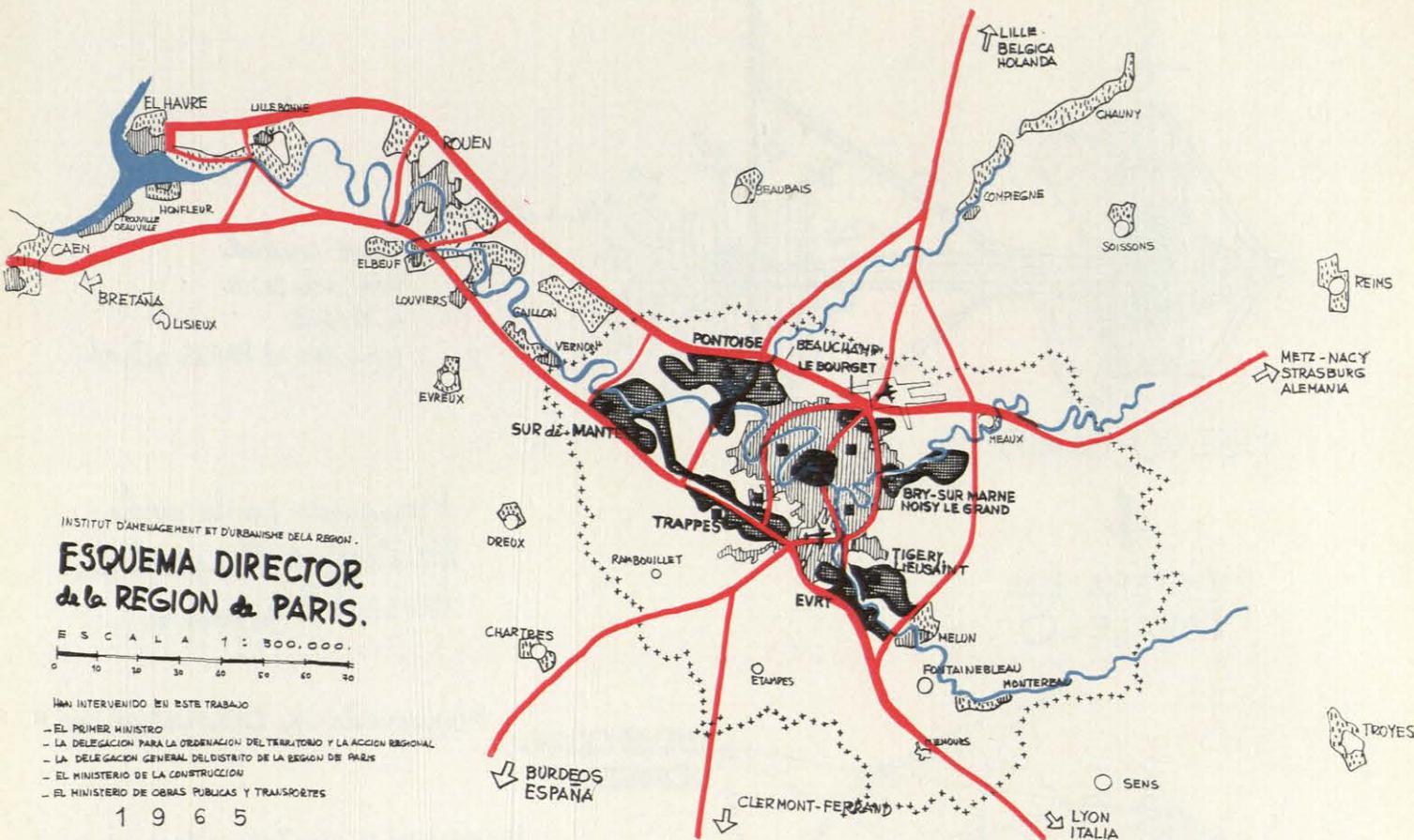
Propugnado por POXIADIS en
ISLAMABAD, capital del PAKISTAN
JARTUM capital del SUDAN
WASHINGTON (Distrito de COLUMBIA).



6

EL ESQUEMA OFICIAL
de ORDENACION de PARIS.

- Organizacion lineal
- Desarrollo direccional
- Eje de desarrollo. EL SENA hacia el puerto.



DIRECTRICES URBANISTICAS DEL ESQUEMA DIRECTOR

Son las siguientes:

1.^a Creación de nuevos centros urbanos fuera de la aglomeración parisiense.

2.^a Señalamiento de ejes direccionales del desarrollo.

3.^a Organización de una región urbana.

1.^a Se crean ocho grandes nuevos centros urbanos.

Son los siguientes:

	Población residente En 1962	Previsión		
		En 1985	En 2000	
1. Noise le Grand Bry Sur Marne	40.000	90.000	700.000	a 1.000.000
2. Beauchamp	12.000	60.000	300.000	a 500.000
3. Cergy-Pontoise	40.000	130.000	700.000	a 1.000.000
4. Tigery-Lieusant	5.000	35.000	400.000	a 600.000
5. Evry-Courcourones	7.000	100.000	300.000	a 500.000
6. Sudeste de Trappes	3.000	100.000	400.000	a 600.000
7. Noroeste de Trappes	2.000	100.000	300.000	a 400.000
8. Sur de Mantes	1.000	5.000	300.000	a 400.000
TOTAL	110.000	620.000	4.500.000	

2.^a Los ejes de desarrollo se han proyectado a escala regional. Se ha decidido considerar el Sena hasta su desembocadura en El Havre, con eje del desarrollo. Al norte y al sur de esta vía se proyectan los dos grandes ejes. París se proyecta en su extensión en un sentido claro, buscando la Normandía.

Las ciudades de El Havre, el segundo puerto del

país y Rouen forman un conjunto que pasa de los 500.000 habitantes y quedarán ligados a París por un gran eje principal de valor extraordinario.

Se crean también ejes tangenciales que permiten enlaces concretos con el sistema arterial en su conjunto.

La red de carreteras tiene tres categorías: la prime-

ra o principal es de carácter regional; resolverá el transporte del conjunto sin atravesar los núcleos urbanos.

La segunda red asegura el reparto total a las zonas urbanas; la tercera, de carácter local, completa la malla de la circulación.

3.^a La vitalización de la región de París queda muy determinada en el esquema director. El desarrollo de la capital del país se orienta a lo largo del valle del Sena, hasta El Havre, con nuevas unidades urbanas que se sitúan entre los dos ejes principales de desarrollo.

Ocho nuevos centros urbanos son creados dentro del Distrito de París, de tal manera que han de romper el sistema radiocéntrico de la estructura urbana actual; con ello se pretende descongestionar el centro de París y en general toda la aglomeración urbana.

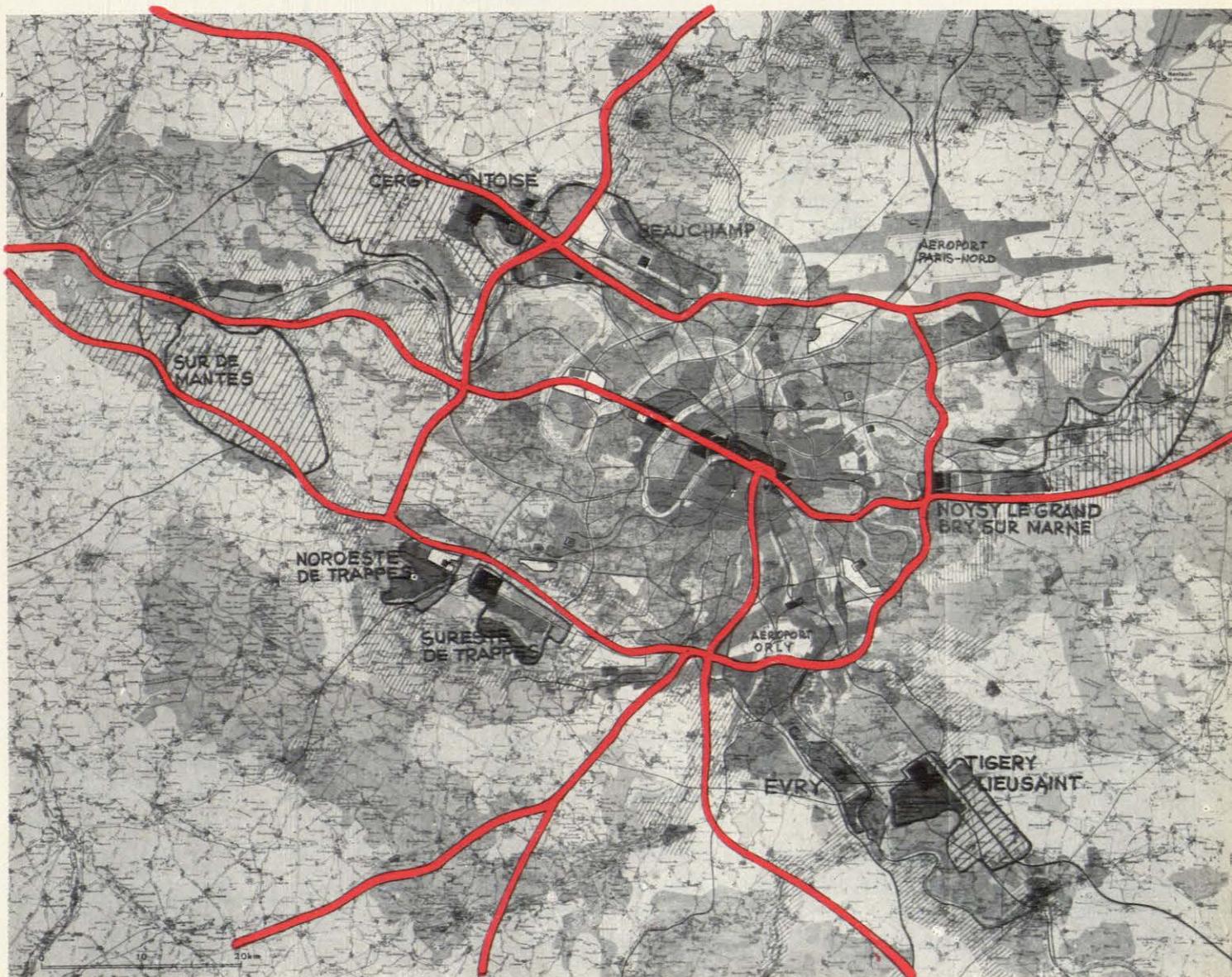
El establecimiento de una red exprés regional asegura y afirma la estructura del esquema.

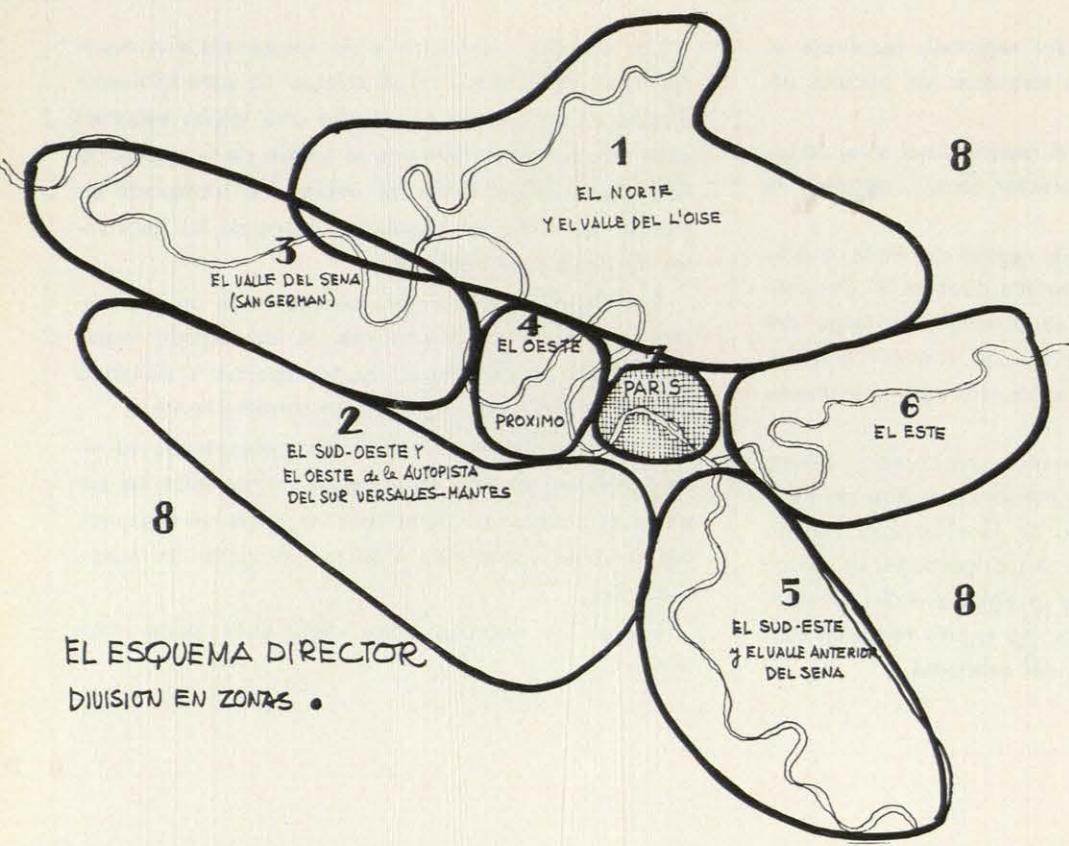
Los estudios de tráfico y de transporte son especialmente estudiados en el cuerpo de este esquema director. Comprende el estudio una visión nacional para estudiar seguidamente el tráfico de la región de París. Se analizan todos los medios de transporte en común, así como los desplazamientos de los habitantes de París y su banlieue.

Este capítulo, como metodología, tiene un gran interés. Las redes de transportes, la red exprés, regional, la red de carreteras, los transportes a distancia metropolitanos, etc., se estudian correctamente.

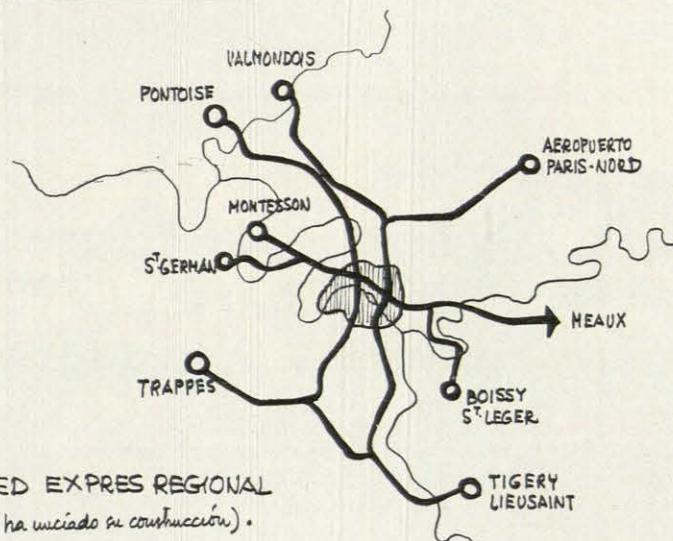
Un capítulo especial estudia las necesidades de recreo y esparcimiento en la región, calculando las superficies necesarias. Determina las zonas de bosques, lagos, valles aptos para localizar las zonas de esparcimiento.

Indica los equipamientos necesarios para estas zonas.





Este esquema corresponde a las zonas en que divide el Plan al territorio envolvente del París actual. Cada una de ellas ha sido ordenada en grado de esquema director.

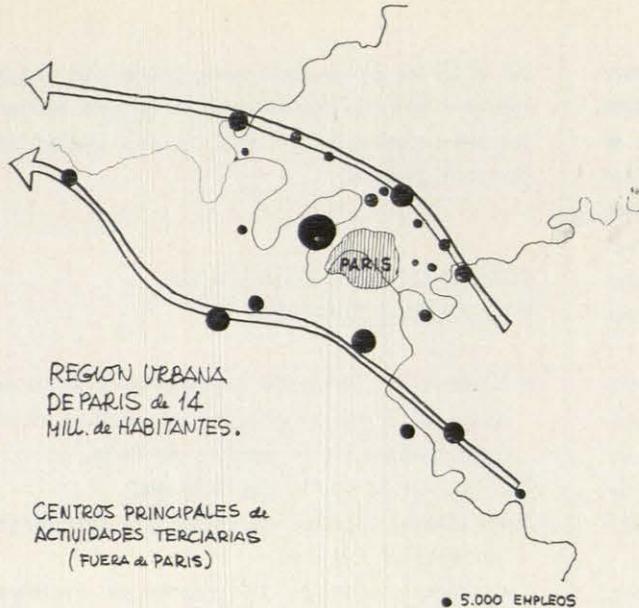


En este gráfico figura el esquema general de la red expresa, cuya construcción ha comenzado con la línea Este-Oeste (Metro).

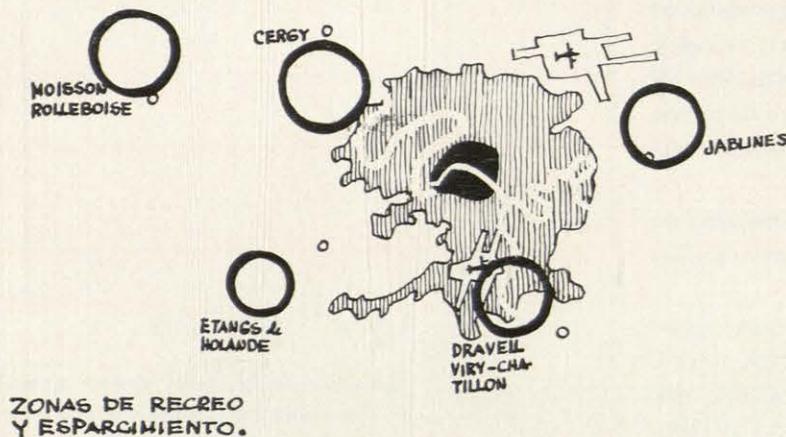
CONCLUSION

El París del año 2000 corresponde al esquema director. París y su región albergarán 14 millones de habitantes, en un medio urbano tres veces más rico que el de hoy.

- El París intramuros se conservará con una tendencia a la disminución. Tendrá 2,5 millones.
- La banlieue evolucionará en su actual estructura y admitirá de 4,7 a 7 millones.
- En las zonas de extensión más de tres millones se albergarán en los nuevos centros urbanos, verdaderas nuevas ciudades.
- En las otras ciudades de la región y en zonas rurales, sobre el 80 por 100 del suelo, 1,5 millones de residentes, doblarán la población actual.



En este esquema se advierte la localización de los centros de actividades terciarias (negocios, oficinas, comercios). Las flechas indican el movimiento que rompe el radio centrismo de hoy.



En este croquis se señalan los grandes centros de recreo que se han localizado en áreas periféricas o exteriores de la aglomeración de París. Sobre el Sena y el Marne.

IMPRESIONES SOBRE EL ESQUEMA DIRECTOR DE LA ORDENACION URBANA DE LA REGION DE PARIS

Aun cuando el objetivo que me propuse al publicar este trabajo era fundamentalmente exponer el plan urbanístico sobre la región de París, a efecto de que sea conocido en España, no me resisto a hacer algunas consideraciones sobre este importante trabajo urbanístico.

En primer lugar, debo hacer notar el cambio producido en el sistema del planeamiento del proyecto de 1960 y el actual; el primero seguía demasiado de cerca la planificación de Londres, y el de 1965 es una concepción nueva consecuencia de la geografía

de la región. Su eje natural es el Sena y el desarrollo urbano direccional parece claramente justificado.

Aunque este esquema no es un plan de ordenación, ni siquiera un avance de planificación, se han señalado, con un buen sistema y con una metodología apropiada, las líneas generales de un verdadero plan regional.

El compaginar las tareas de la planificación urbana en sus distintos grados con la labor concreta y constructiva que tiene encomendado el Distrito de París me parece una buena política urbanística. Los medios económicos, si los comparamos con los que nosotros tenemos, les han de permitir, con una correcta administración, unos buenos resultados "sobre la marcha".

En el esquema director oficial me preocupa, sin embargo, la localización de los nuevos centros urbanos y sobre todo su escala o tamaño. Considero que se han delimitado las nuevas áreas demasiado próximas a la aglomeración y hay que pensar, lógicamente, la serie de gravísimas dificultades que han de presentarse para salvar los espacios o vacíos interiores que en el esquema director figuran de la especulación urbana.

Solamente una enérgica política de suelo con medios económicos muy fuertes y dirigida por el Estado podría conservar estos espacios para garantizar un sistema de espacios verdes y de áreas especiales de esparcimiento que son indispensables para la región de París.

El tamaño de las nuevas ciudades lo considero demasiado elevado.

Se proyectan dos de 1.000.000 de habitantes y las otras seis de 400.000, es decir, que al costado de la aglomeración de París hay que colocar dos Lyon y seis Burdeos.

¿No hubiera sido mejor concentrar estas nuevas áreas urbanas en uno o dos emplazamientos y dejar más libre la superficie circundante a la aglomeración actual? Sin embargo, la impresión que he recogido en mis conversaciones de París sobre este plan es que se ha adoptado un sistema realista y se ha tenido muy en cuenta la situación actual del territorio inmediato a la gran aglomeración urbana.

La solución de un París en paralelo se considera un tanto utópica y fuera de la realidad por las autoridades oficiales.

El desarrollo de la aglomeración parisina en estos últimos quince años ha seguido la política de la proliferación de "grandes ensembles" repartidos por todas las zonas y sin una visión urbanística de conjunto. La necesidad de nuevas viviendas ha impedido que se construyan estas nuevas unidades residenciales sin dotaciones comerciales, culturales, religiosas, deportivas, etc., en la mayor parte de los casos. La situación urbanística actual es francamente mala.

La mayoría de las reservas del suelo para espacios verdes ha desaparecido.

El mismo fenómeno que ha ocurrido en Madrid, en esta última fase del decenio más grande de su crecimiento urbano.

Es de esperar que al ir redactando los planes generales de ordenación de las zonas delimitadas en el esquema director puedan ir mejorando las condiciones urbanísticas de los sectores próximos a la aglomeración y que son las zonas de contacto entre las nuevas áreas y la banlieue de París.

El esquema director de la ordenación urbana constituye un documento indispensable serio y previo a la redacción en fase de proyecto de la región de París.

Debiéramos nosotros pensar si en la conveniencia

de declarar obligatorio este grado del esquema director antes de presentarse los planes territoriales o los de ordenación general de una ciudad en grado de plan general.

EQUIPO QUE HA REDACTADO EL ESQUEMA DIRECTOR

P. Delouvrier, delegado general del Distrito de la Región de París, presidente del Instituto de Ordenación Urbana de la Región de París.

M. Piquard, asistente del delegado.

Jean Millier, director de estudios y programas de la Delegación General.

Yves Meau, asistente del director de Estudios.

Michel, Golberg; Lagneau, directivos del Instituto.

Barbier, Coignet, Dellus, Lallement, Merlin, Mottez, Nardin, Palierne, Ralite, Warnier y Bavoux, Coen, Delprat, Provant, Juvin, Lemaistre, Maison, Pavé, Plantevin, Torres, Wnuk.

Jean Vaujour, secretario general del Distrito; y Mascard, Carle y Band, de la Secretaría General.

FUENTES DE INFORMACION

Entrevista con Mr. Mace, director general de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme del Ministère de l'Équipement.

Entrevista con Mr. Vaujour, prefecto, secretario general del Distrito para la Ordenación Urbana de la Región de París.

Entrevista con Mr. Magnan, arquitecto-jefe de la División de Estructuras Urbanas de la Dirección General.

Schema directeur l'aménagement et d'Urbanisme 1965 de la région de París. Delegación General del Distrito para la Ordenación de la región de París.

La Fontion régionale dans l'armature urbaine française 1964. Jor Jean Hastrena, inspector general de la Construcción del Centro de Estudios Económicos y Sociales.

L'aide financière du district aux collectivités de la région de París pendant les quatre années du IV plan 1962-65. Delegación General del Distrito de la Región de París.

Prix du sol et pris du temps. Essai de théorie sur la formation des prix fonciers 1965. Ministerio de la Construcción. Dirección de l'aménagement foncier et de l'urbanisme.

Schema directeur des structures 1964. Servicio de Programas de Desarrollo Urbano. Ministerio de la Construcción.

LA ORDENACION URBANA DE LA DEFENSE. AMPLIACION DEL EJE URBANO MAXIMO DE PARIS

Todas las ciudades importantes europeas han realizado o tienen en vías de realización el desplazamiento de sus antiguos centros urbanos que hoy no les sirven. La ciudad de hoy necesita nuevas áreas para localizar sus centros de negocios, que deben plantearse de acuerdo con las necesidades de la vida moderna.

Sólo en algún caso especial, como el de Estocolmo, el nuevo centro de negocios es consecuencia de una remodelación completa de un barrio central. En casi todas las demás capitales europeas, los centros urbanos nuevos se localizan en zonas exteriores, bien comunicadas con la red arterial de la ciudad.

Recientemente he podido ver cómo en Hamburgo se ha planeado una nueva ciudad de negocios, en el norte de la ciudad y al costado del parque Municipal. Una línea de Metro y una doble autopista sirven como nexo de unión entre el centro comercial actual y el nuevo.

En Viena se ha planeado un nuevo centro urbano y comercial sobre el Danubio, desarrollado linealmente sobre el mismo.

En Copenhague, en su plan de ordenación, los

nuevos centros urbanos salen del recinto central marcando un eje de desarrollo direccional muy acusado.

En Helsinki se proyecta un gran centro de negocios, en la zona norte de la capital, con gran categoría.

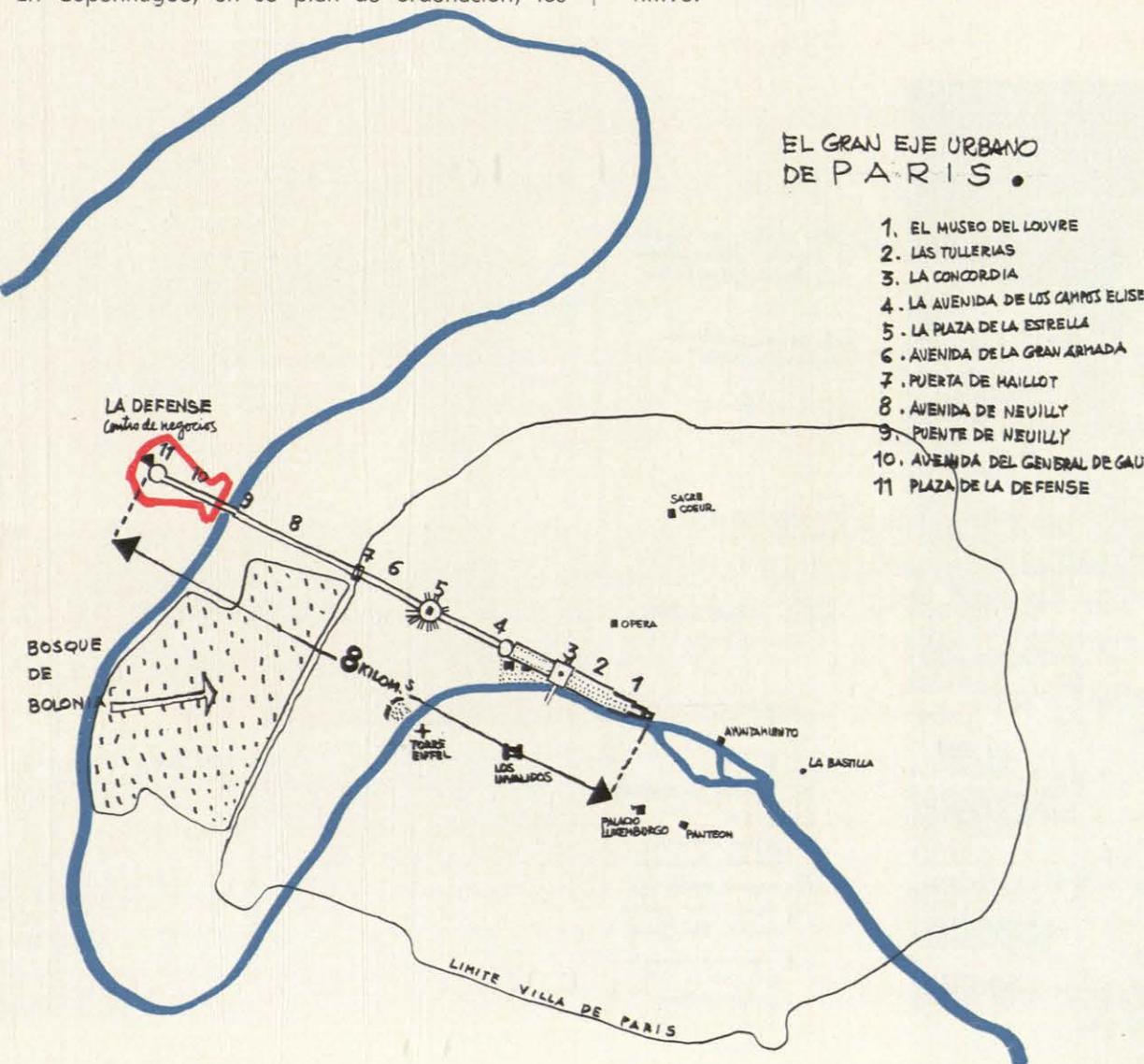
En Madrid, como es sabido, se ha previsto un centro comercial sobre el eje urbano principal de la ciudad, en la prolongación de la Castellana, quizás un poco próximo al casco urbano, pero que en el futuro no impedirá que un nuevo centro de mayor importancia pueda señalarse en la misma dirección para servir nuevas áreas urbanas en un paisaje de gran calidad.

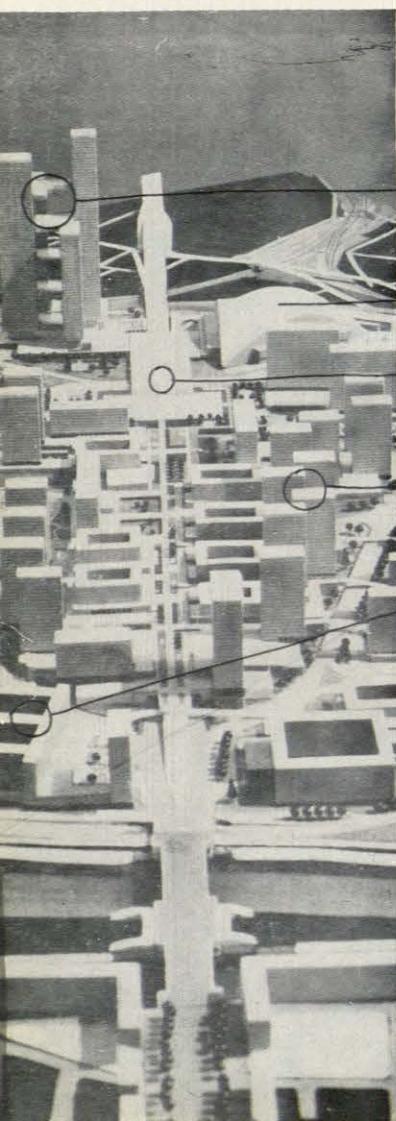
París, con el Centro de la Defensa, logra aumentar el valor urbano de un eje quizás único en el mundo.

Desde el Louvre hasta el Arco de Triunfo el eje actual tiene una longitud de unos 3,5 kilómetros, y desde L'Etoile hasta la plaza cierre de la Defensa la longitud es de 4,5 kilómetros.

El eje urbano, en su conjunto, tiene ocho kilómetros.

El sector de la Defensa comienza en el puente de Neuilly, sobre el Sena, y comprende una superficie importante. El plan fué redactado en 1956, pero en 1960 se ha revisado y aprobado con carácter definitivo.





Es un centro de Negocios con carácter predominante residencial y de esparcimiento.

Se prevén 3.000 apartamentos.

En 1958 fué construído el Centro Nacional de Industrias Técnicas.

Se han previsto 20.000 plazas de aparcamiento de coches.

Una "torre señal" de 180 metros de altura presidirá el conjunto.

Se ha proyectado una lonja para concentraciones patrióticas o militares.

Se proyectan edificaciones deportivas, culturales, hoteles, oficinas, además de los inmuebles residenciales.

El esquema arterial tiene tres categorías de vías, nacionales o de gran distancia, regionales y locales.

Las circulaciones principales son subterráneas.

Me ha parecido de interés añadir este plan parcial de la Defense en este trabajo sobre el esquema director de la Ordenación Urbana de la Región de París, por ser, a mi juicio, la actuación urbanística más destacada de todas las que en estos últimos años se han realizado en la capital francesa. Unicamente el aeropuerto Norte d'Orly puede compararse en escala e intención a este plan del sector de la Defense.

- A. Oficinas
- B. Viviendas (de 36 a 80 m²)
- C. C.N.I.T.
- D. Edificios deportivos, culturales, de ocio
- E. lonja de concentración
- F. TORRE SEÑAL, sala de congresos, hotel oficinas.
- G. Edificio en construcción autorizado en 1958 (anterior al Plan).
- H. Ayuntamiento de PUTEAUX.