



## 4. LAS NUEVAS CIUDADES DE LA REGION DE PARIS

Por Juan Barrado

La expresión Nueva Ciudad es una de las más usadas del urbanismo moderno y sin embargo su ambigüedad es manifiesta. El examen de las características de las diversas operaciones de urbanismo, que a través del mundo reciben la denominación de nuevas ciudades, permite establecer una tipología sumaria.

Una primera categoría está constituida por las ciudades creadas fuera de territorios urbanos por razones económicas o políticas.

La segunda categoría la forman los nuevos barrios, construidos en contigüidad con una metrópolis y destinados al crecimiento demográfico de ésta. En este caso la búsqueda de autonomía no es primordial y el término de nueva ciudad parece excesivo.

Una tercera categoría estaría constituida por las operaciones realizadas para crear una estructura de recepción del crecimiento regional pero de mayor amplitud que la anterior, tratando de dar asimismo un marco de vida completo. Esto justifica a menudo la creación de una administración particular y un modo propio de financiación. Esta categoría puede subdividirse en:

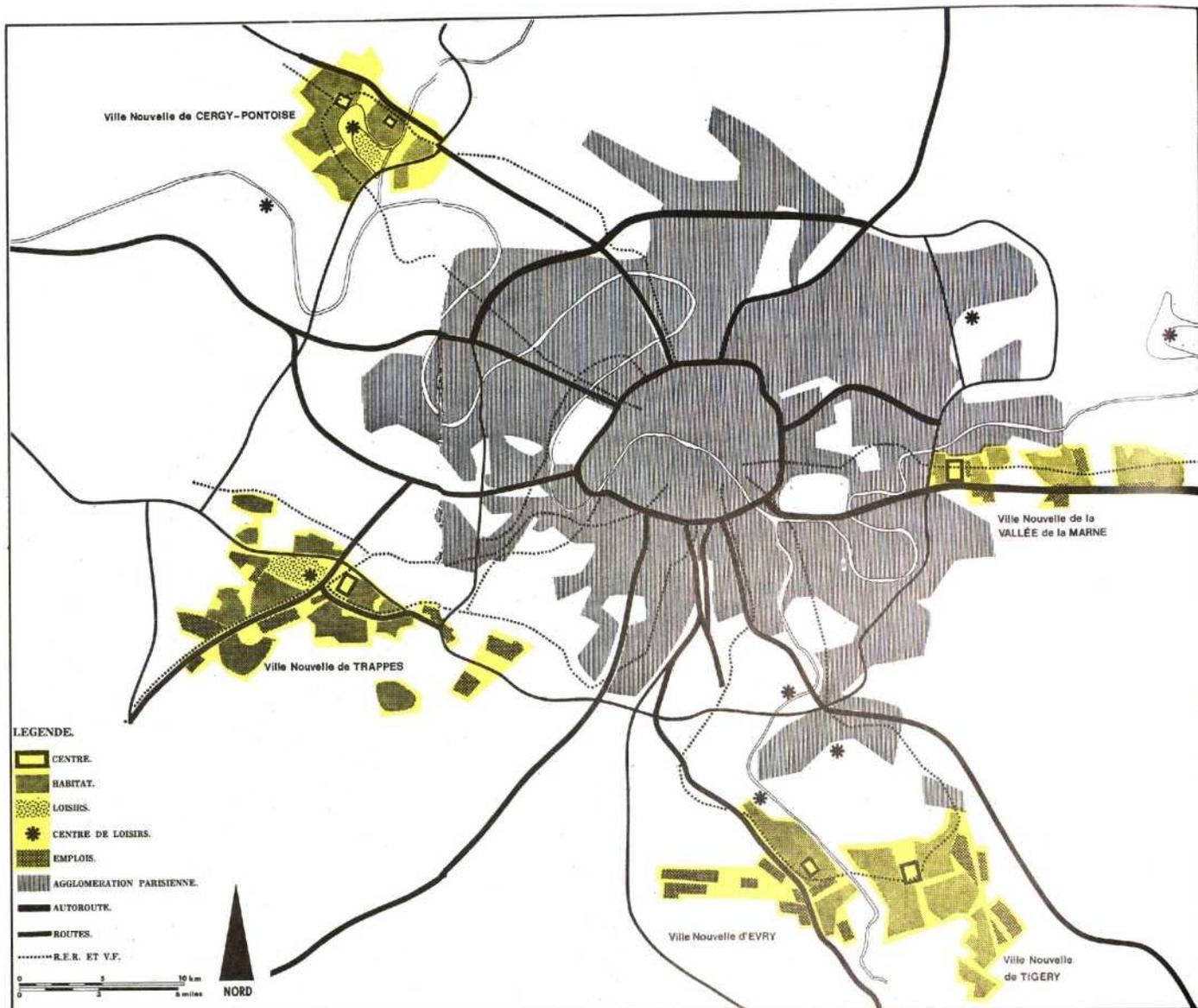
- Concebidas sin continuidad pero en el entorno de la metrópolis, solución escogida por los urbanistas ingleses para la descongestión del Gran Londres.
- En continuidad directa con la aglomeración pero buscando una diversidad máxima de equipamientos y empleos, propug-

nada por los urbanistas suecos para la extensión de Estocolmo.

A este tipo pertenecen las experiencias francesas en la región de París; es por ello que el análisis de éstas debe partir del de dicha región. La apreciación que sobre ello hace el propio Gobierno de la región es clara: la constatación de que uno de los problemas más profundos de la aglomeración de París es su monocentrismo generador de desequilibrios geográficos del empleo y de las migraciones pendulares, que crean la congestión y la ausencia de vida urbana en el extrarradio (*banlieue*); de que se construyen actualmente en la zona de 90.000 a 100.000 viviendas al año en región; *la certitud* de que la región seguirá creciendo hasta fines de siglo y de que, dejadas en libertad, las leyes del mercado y la escasez de terrenos edificables conducen a densificar, devorar los espacios verdes y a acentuar el crecimiento en «mancha de aceite» y la congestión general...

A solucionar esta problemática viene el Esquema Director de la región de París que propone la creación y el equipamiento de cuatro ejes preferenciales de urbanización y transportes y situar en ellos cinco centros urbanos alrededor de los cuales se estructura el resto de la ciudad (1). La Nueva Ciudad es la organización del espacio que se extiende alrededor del punto de

(1) Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris.



Localización de las ciudades nuevas de la región de París

encuentro del nuevo centro urbano con el eje preferencial de urbanización; la población de dicha área no excederá de 500.000 habitantes.

El área servida por los nuevos centros urbanos no excederá de 500.000 habitantes, señala el Plan Director.

El plan de objetivos a realizar que se indican como fundamentales son:

1. Concentrar el máximo de esfuerzos en la creación del centro urbano, polo de animación, de servicios, de empleos y de ocio.
2. Llevar a cabo, a la escala del «perímetro total servido por el centro», una acción de conjunto para crear las condiciones favorables a la eclosión de una vida urbana:
  - A nivel del urbanismo: Organización del espacio, la «migración» del centro, la variedad de densidades, la comodidad de los transportes, la inserción de espacios verdes en la ciudad.
  - A nivel del empleo: Política sistemática de búsqueda e implantación de empleo.

3. Asegurar en los «perímetros operacionales» la adquisición de terrenos cuando sea necesario, y el equipamiento de bases que permita recibir las nuevas viviendas.

### Cergy - Pontoise

La Ville Nouvelle de Cergy - Pontoise está situada en el eje noreste de París, a 25 kilómetros del Boulevard Periférico.

Hace falta que las diferentes funciones que constituyen la ciudad, existan simultáneamente desde el comienzo con el fin de no crear la imagen de ciudad dormitorio si se comenzase construyendo viviendas.

Por esta razón las prioridades van destinadas a las siguientes operaciones:

- Realización del plan de espacios libres (especialmente lo relacionado con las láminas de agua).
- Creación de una primera parte de la zona industrial con el fin de cortar los desplazamientos y el carácter de barrio dormitorio.

— La construcción de un primer barrio de 30.000 habitantes, centro de la ciudad y centro regional con la prefectura, órganos, etc.

La ciudad estará unida a París principalmente por la autopista A-15 y las dos líneas de transporte express regional que están previstas; las relaciones con la región se realizan a través de la red transversal y especialmente por la autopista A-88.

En el esquema de crecimiento de la nueva ciudad, cuya realización se escalonará a lo largo de treinta años, se ha decidido concentrar, al comienzo, todos los medios sobre un primer barrio, que deberían acabarse en un plazo máximo de cinco años. Se trata del barrio central polifuncional: el barrio de la Prefectura.

Localizado entre la Vallée de la Viosne y el meandro del Oise, consta de 8.000 viviendas, un centro comercial regional, 12.000 empleos y equipamiento universitario, cultural, deportivo y social.

Las razones de esta forma de actuación son: limitar los inconvenientes de las obras interminables, reforzar la credibilidad del proyecto teniendo en cuenta los medios disponibles, dar una imagen completa y coherente de la vida urbana a partir de un barrio central de influencia regional.

El emplazamiento de la nueva ciudad de Cer-

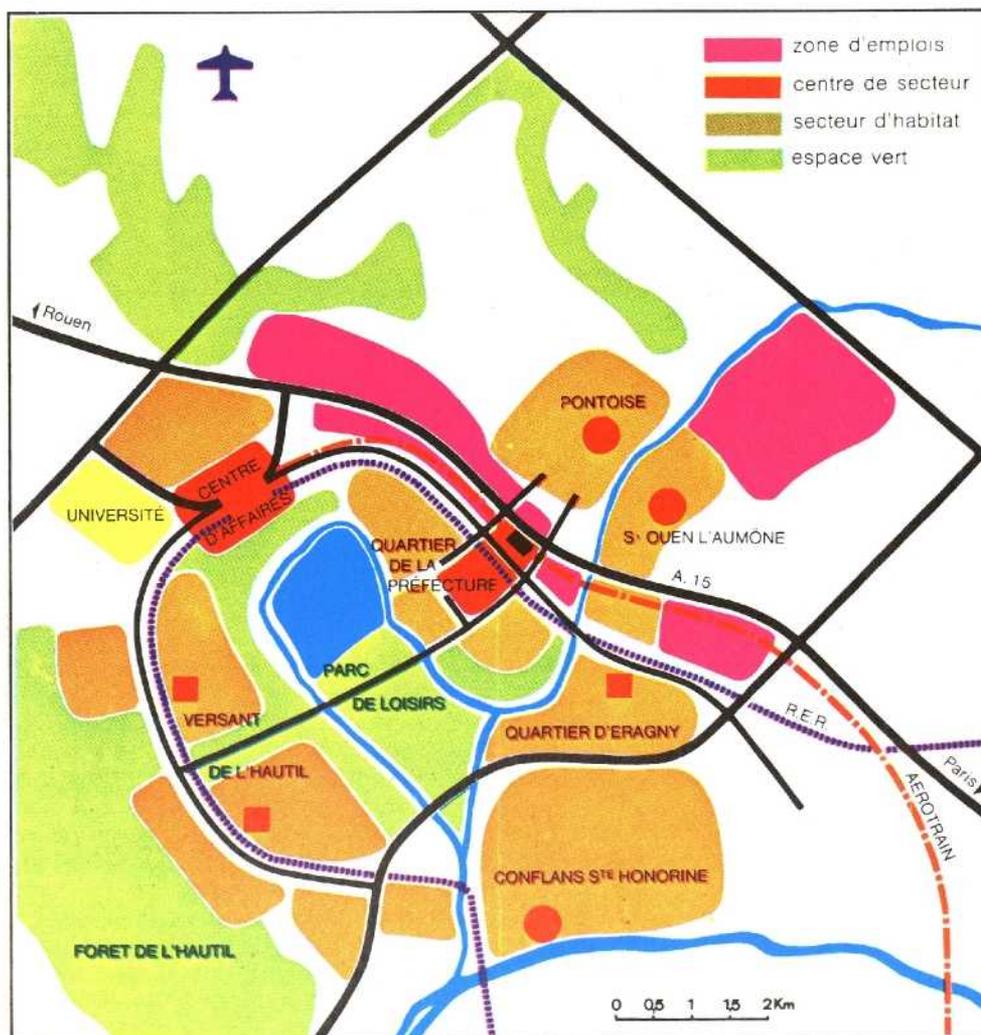
gy - Pontoise es excepcional, situada en un doble meandro del río Oise y rodeada por las alturas cubiertas de árboles de Hautil, el planeamiento debe respetar y valorar el encuadre natural —350.000 habitantes en el año 2000—.

El esquema de planificación escogido centra el desarrollo de los diferentes barrios de ciudad alrededor de una vasta extensión de espacios de ocio (cerca de 500 hectáreas), náuticos y terrestres, situados en la curva de Neuville y relacionados por una red interna de vías que permiten tanto el uso del coche como el transporte en común.

La diversidad surgirá de la diferenciación de los núcleos urbanos (barrio central polivalente de la Prefectura, zona industrial, barrio dormitorio de Eragny, urbanización de débil densidad con predominación de las viviendas unifamiliares de las vertientes del Hautil, centro regional donde dominarán las actividades terciarias y unidonde dominarán las actividades terciarias y unidonde habitat, empleo y ocio en la ordenación de cada una de las zonas.

## Evry

Sobre el eje tangencial sur de Nantes a Melun, a medio camino entre París y Fontainebleau



*Cergy-Pontoise.  
Esquema  
general*



## La región de París

y a 30 kilómetros del Boulevard Periférico Sur se sitúa Evry, capital del nuevo Departamento del Essone.

Evry está concebida en continuidad y simbiosis con el territorio urbano que la rodea. Zona en crecimiento (más de 100.000 nuevos habitantes en los 14 municipios que la forman, desde 1954, y 17.000 viviendas en construcción en los cuatro municipios más céntricos en la situación de Evry). En el sentido urbanístico del término, estos elementos existentes y las poblaciones que allí residen son parte integrante de Evry.

La vocación de la ciudad aparece en principio determinada a la reestructuración de un tejido urbano caracterizado por la proliferación de viviendas, insuficientemente compensada hasta el momento por un desarrollo adecuado del empleo de los medios de transporte y de los equipamientos colectivos.

Los objetivos a cubrir que tienen en cuenta principalmente las necesidades de los 200.000 habitantes actuales de la zona, aunque la planificación global sea para medio millón de habitantes, son:

- Utilizar la llanura de Evry para la creación de un centro urbano, su situación en el centro de una estructura lineal puede verse más claramente en el plano adjunto.
- Salvaguardar de una urbanización abusiva los paisajes favorables al esparcimiento.
- Desarrollar zonas que promuevan empleo: se dedican 700 hectáreas a una zona de nuevas actividades industriales con capacidad para 50.000 empleos, y el centro urbano polo de comercios y de servicios que permitirá concentrar 20.000 empleos de ramas secundarias.
- Desarrollo de la movilidad de los habitantes de las diferentes zonas hacia el nuevo centro y París, abriendo las nuevas vías necesarias y desarrollando los transportes colectivos.

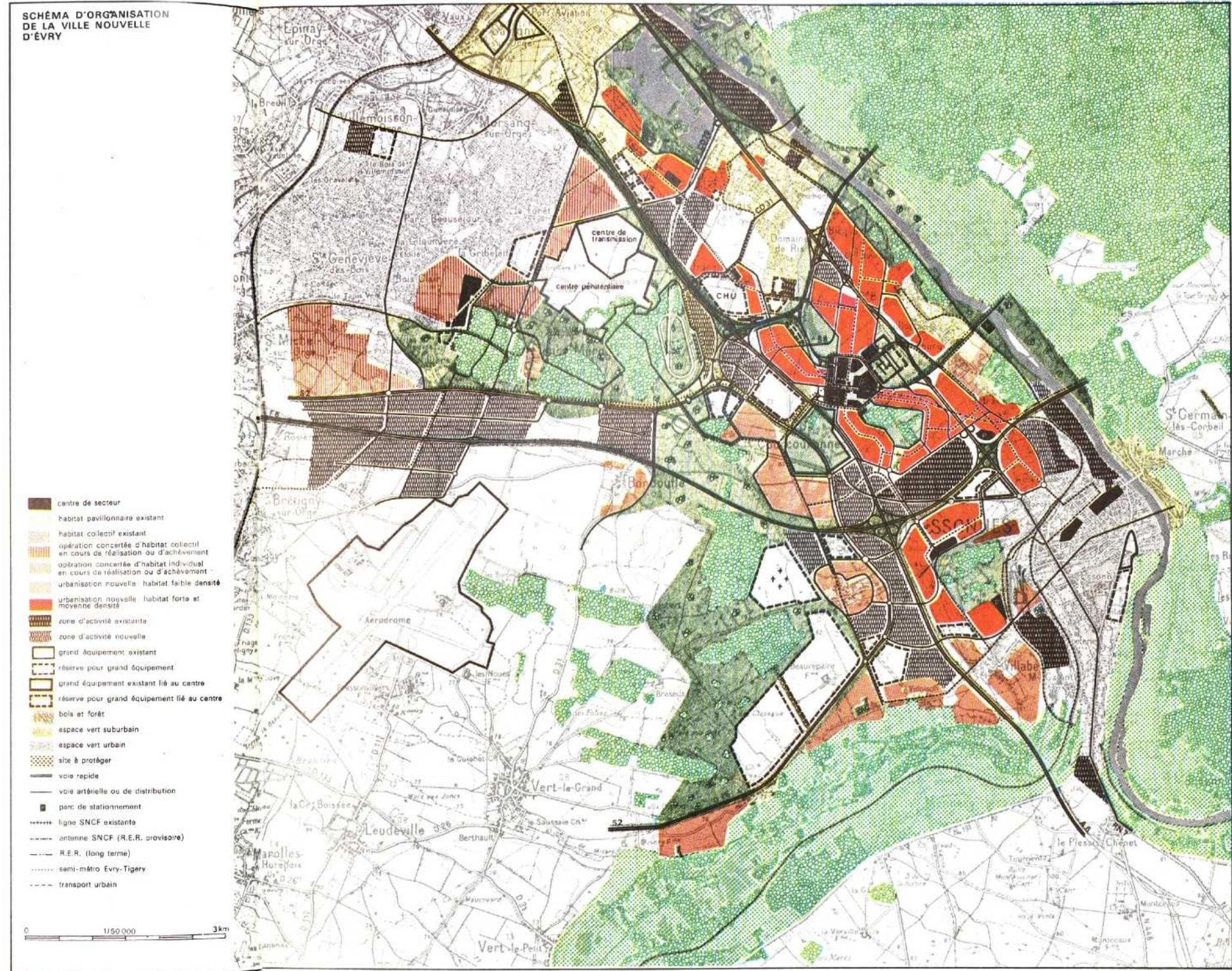
## Trappes (Saint Quentin - les - Yvelines)

El Esquema Director de la Región de París había previsto la creación del suroeste de Versailles y, a escasa distancia de éste, un gran complejo urbano organizado de manera continua sobre una zona de una quincena de kilómetros de largo y alrededor de los centros urbanos, uno al oeste y otro al este de la comuna de Trappes. Observaciones y alegaciones de las comunas afectadas hicieron variar el esquema propuesto al de un solo centro en Saint Quentin, en Yvelines, alrededor del cual se sitúan las principales unidades urbanas futuras, afectando total o parcialmente a 27 comunas.

El perímetro de estudios cubre una superficie de cerca de 16.000 hectáreas que forman una llanura de características homogéneas, aunque de hecho está cortada por múltiples accidentes naturales o debidos a la acción del hombre y que la dividen en varios compartimientos.

— Profundos valles, sensiblemente paralelos y de orientación noroeste-sureste,

La nueva ciudad de Evry. Esquema general



— Entre este sistema de valles pasa la línea de cresta que separa dos vertientes del Sena. Esta línea está materializada por la línea-férrea de la «banlieue» París-Montparnasse a Rambouillet, aún no saturada, y la autopista número 10.

— En la mitad del perímetro, se sitúa el aeródromo de Toussus-Le-Noble, estableciendo otro corte.

— En la extremidad oriental el Centro Nuclear de Saclay y sus zonas de protección cubren una gran superficie.

— Asimismo, es de destacar las necesarias reservas de sitios histórico-paisajísticos entre los

que destacan Port-Royal o la Vallée de la Bièvre.

De estas características se ha intentado sacar partido creando una urbanización variada capaz de integrarse al lugar preservando la individualidad de los pueblos existentes.

Para adoptar la futura urbanización al carácter de la región se propone «romper» la ciudad en una serie de comunidades, separadas unas de otras por zonas agrícolas y por espacios reservados a los equipamientos y al esparcimiento.

La ciudad es una región urbana compuesta de una sucesión de unidades de 25.000 a 40.000 ha-

bitantes. Emergiendo de esta región, tres polos aseguran la unidad del conjunto.

— El centro histórico de Versailles.

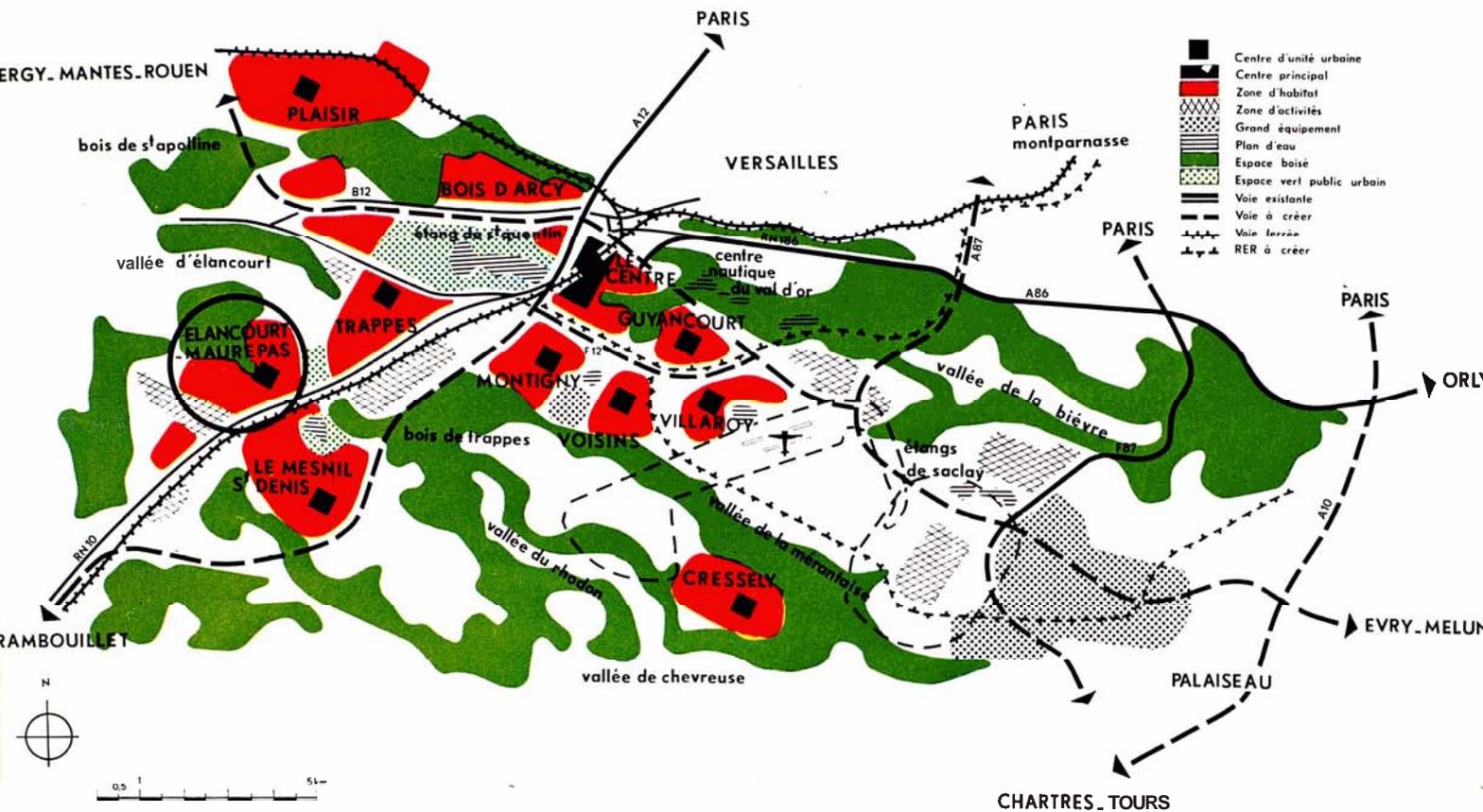
— El centro nuevo de Saint Quentin en Yvelines, instalado alrededor de los accesos ferroviarios; se está abriendo una nueva estación y por carretera.

— La zona de equipamientos culturales (universidad), situada en área alrededor de una unidad urbana de 20.000 habitantes, localizada en el borde del valle de la Chevreuse.

Las unidades urbanas comprenden:

— Al noroeste del nuevo centro urbano los

La nueva ciudad de Trappes. Esquema general



conjuntos creados al margen del perímetro de estudio, bajo la iniciativa de las colectividades locales o de la iniciativa privada Plaisir-Les-Cayes; Fontenay-Le-Fleury.

— Al suroeste del centro, englobando la aglomeración existente y la de Maurepas-Elancourt, se sitúa la unidad de Trappes; una zona de equipamientos separa ambas zonas.

— Al sur de la R.N. 10, el conjunto de las aglomeraciones de la Verrière y de Mesnil-Saint Denis cuya expansión será guiada por un plan de urbanismo a escala comunal.

— Al este la unidad de Cressely-Beauplan.  
— La zona universitaria.

De una manera general la preservación de los bosques y valles que puntúan la meseta permitirá acompañar la urbanización de zonas de esparcimiento y de espacios verdes.

Como zonas de empleo han sido previstas 750 hectáreas de zonas industriales localizadas a lo largo de las principales vías de comunicación; esta zona acogerá 50.000 empleos, mientras el centro y los servicios ocuparán 75.000.

### La Vallée de la Marne

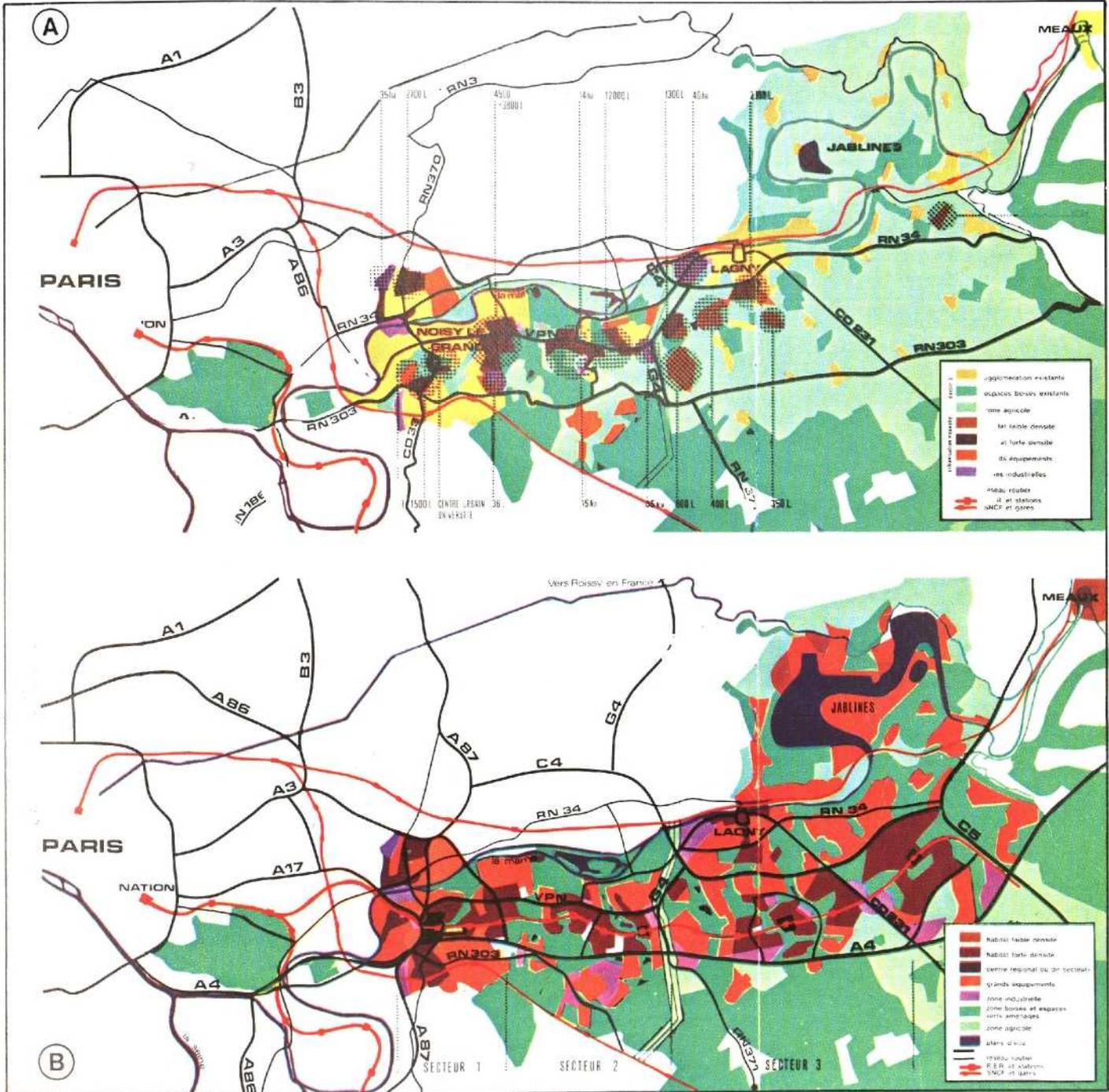
El Esquema Director de París ha definido la organización del desarrollo del este parisino, localizando un eje de urbanización al sur del valle de la Marne.

La receptividad global de la zona es de 500.000 habitantes. Esta opción de organización del espacio urbano regional está marcado por tres objetivos:

- Romper el radioconcentrismo de París.
- Reequilibrar hacia el este el desarrollo de la región parisienne creando una estructura urbana muy organizada alrededor de una zona del Réseau Express Regional, para contrapesar las tendencias espontáneas del crecimiento de la aglomeración hacia el oeste y el sur.
- Crear un centro urbano—que ejerza su atracción sobre los habitantes de la ciudad y de la «banlieue» este, particularmente desprovista de equipamiento.



## La región de París



Ciudad nueva del Valle del Marne. A) Primera etapa de urbanización. 1975. B) Situación hacia el año 2000



## La región de París

La base física de la ciudad del valle de la Marne cubre una superficie de 17.000 hectáreas y se extiende linealmente sobre una longitud de 20 kilómetros y una anchura que varía de 7 a 3 kilómetros.

El lugar está limitado al norte y al oeste por el Marne, al sur por conjuntos forestales que constituyen un patrimonio verde excepcional y al este por el valle del Grand Morin que desemboca en el Mame creando otro límite natural a la zona. Está recorrido asimismo por valles orientados norte-sur que determinan una serie de compartimientos naturales de importancia y naturaleza diferentes, que servirán de soporte a las distintas unidades urbanas.

Fuera de las comunas que limitan al oeste y son por lo general fruto del desarrollo anárquico del extrarradio de Pans, hay que destacar la presencia de un cierto número de aglomeraciones antiguas colocadas la mayoría en las laderas orientadas al norte.

El esquema utilizado es el lineal fraccionado en cuatro unidades urbanas, creando con los obstáculos naturales una discontinuidad de la urbanización.

Cada una de sus unidades tiene características propias:

— La primera unidad, llamada «sector de Noisy-Le-Grand», agrupa cinco comunas, constituyendo el entorno inmediato del centro regional. La organización de esta unidad ha sido concebida en función del centro urbano regional. El tejido urbano existente será objeto de acciones de renovación o reestructuración.

Los elementos más importantes que darán a esta unidad el carácter animado serán una ciudad de la ORTF, un centro terciario de oficinas, un centro comercial regional, una universidad, equipamientos deportivos y culturales, y zonas de hábitat de alta densidad.

La población de esta primera unidad urbana, de una superficie de 2.900 hectáreas, era de 83.000 habitantes en 1968. Se ha calculado para 175.000 habitantes hacia fin de siglo.

— La segunda unidad, llamada de «Champs-Lognes-Noisiel-Torcy», está situada en una zona poco ocupada (10.000 habitantes en 1968) que ha conservado su carácter *semirural*. La superficie es de 4.250 hectáreas interesando a seis comunas y son una población proyectada de 100.000 habitantes.

Este sector se caracteriza por la importancia de los espacios forestales y parques a preservar (500 hectáreas) y por la proximidad inmediata de la zona de esparcimiento regional de Vaires-Torcy.

La integración de zonas de actividad en la zona urbana constituye otra de las características de este sector.

— La tercera unidad, llamada «Le Genitoy», tiene un carácter muy diferente, en función de las particularidades del lugar que impone una estructura urbana simple preservando numerosos pueblos, castillos u otros monumentos con sus parques y perspectivas. El carácter residencial de calidad de este sector se afirmará con las

densidades bajas debidas a una fuerte proporción de hábitat individual. Las zonas de actividades se localizarán en contacto con la autopista A-4.

La superficie de este sector es de 4.400 hectáreas, con una población de 6.000 habitantes en 1968, que alcanzará los 110.000 habitantes.

— La cuarta unidad tiene una superficie de 4.600 hectáreas. Su capacidad está evaluada en 140.000 habitantes alrededor de un centro terciario. Los estudios de este sector aún no están acabados.

Las Nuevas Ciudades, en la Región de Pans, son el resultado del esfuerzo ordenador del Esquema Director de 1965 (retocado en el 69) pero no son el único resultado; la primera periferia recibe también una serie de núcleos estructuradores, centros privilegiados de servicios (Creteil, Bobigny, Nanterre, La Defense) en los cuales ya han entrado en servicio las Prefecturas de los tres Departamentos que rodean París, así como centros universitarios (Nanterre y Creteil funcionan hace algunos años).

Pero tanto las Nuevas Ciudades como los núcleos estructuradores no son simples concentraciones de los servicios y empleos necesarios a la periferia subequipada; se intenta hacer de ellos sobre todo la imagen de la «*qualité de vie quotidienne*» que persigue la sociedad francesa; a esta función de imagen hay que asignar las enormes inversiones en infraestructura, comunicaciones, edificios singulares, láminas de agua y centros de ocio, etc. que se están realizando.

El complemento a este sistema de núcleos es una red de comunicaciones. Por un lado se continúan los programas de autopistas. A este respecto es interesante observar que, tanto Evry como Trappes, salen con ventaja al disponer ya de las A-6 y A-12, respectivamente. Más importancia tienen los proyectos de la *red de hierro*, sobre todo los programas de suburbano regional (Reseau Express Regional) que dobla la red de metro en el interior de Pans (con mayor velocidad y mayores distancias entre las paradas) y se prolonga en las zonas industriales y residenciales de la periferia. La nueva ciudad Vallée de la Marne se sitúa a lo largo de la rama del RER que va hacia Meaux y Lagny del trazado este-oeste. Evry será unida a la estación de Austerlitz por vía férrea. Trappes a Montparnasse y a Cergy-Pontoise se la reserva el último grito en transporte urbano, el «*aerotrain*» suspendido que la unirá a La Defense.

En julio de 1973 las nuevas ciudades siguen su marcha lenta pero que parece decidida. Es siempre difícil atraer a los primeros habitantes cuando las comunicaciones y los servicios no son buenos, las industrias llegan poco a poco y a menudo se apoyan en zonas industriales ya existentes. La gran dificultad, como era de prever, son los empleos terciarios, apenas existentes en el momento actual en las nuevas ciudades y, a juzgar por la gran cantidad de licencias concedidas, en el centro de Pans y zonas como La Defense, serán estos lugares los que cubran ampliamente la demanda de oficinas por varios años.