

EL EJE HISTORICO DE PARIS MAS ALLA DE LA DEFENSE: Un reto de composición urbana para el fin de siglo

Francisco Mustieles Granell

Beyond La Defense: Carrying Through Paris' Historical Life Line. A Compositional Challenge for the End of This Century

La continuación del sector de negocios de La Défense en París más allá del nuevo edificio monumental de la Grande Arche, sobre el eje histórico de París, abre el debate sobre la manera de tratar esta prolongación, la primera que se opera en el eje desde hace dos siglos. Columna vertebral de París y expresión grandilocuente de su historia, el eje histórico de París reclama una intervención coherente. El «libro blanco» (*Livre Blanc*), propuesto por el propio Primer Ministro como prelude a la revisión del esquema director de urbanismo de la región parisina, habla de la necesidad regional de este eje y de la vocación internacional de sus actividades, precisando que su prolongación debería tener la ambición de conciliarse, pero con un lenguaje contemporáneo, con la tradición de los grandes trazados urbanos que organizan la región. Este artículo persigue establecer ciertas bases de composición urbana para esta reconciliación.

Carrying the business district of Paris, La Defense, on and through the monumental threshold of La Grande Arche and thus prolonging what has been the historical axis of Paris for these two centuries past leads in this paper to a discussion of how this could be best done. As the backbone of Paris and the grandiloquent expression of her history is here in question, only a coherent intervention will answer her needs. The White Book (*Livre Blanc*) that was suggested by the Prime Minister himself as a first step in up-dating the master concepts of the Paris' region's planning, while speaking of that region's need for this axis and of its activities international tone nevertheless insists that the mooted prolongation would have to reconcile these new demands to the great traditional layout of the region and yet do this in the most up-to-the-minute way. The paper ventures to establish a feasible compositional planning basis on which such a very entailed solution might possible rest.

INTRODUCCION

En el año 1989 dos grandes inquietudes, el advenimiento cercano de la Europa Comunitaria en 1993 y la agudización de los desequilibrios urbanos, *la ville à deux vitesses*, focalizarán con fuerza inusitada la atención de políticos y técnicos sobre el tema de las ciudades.

La preocupación evidentemente no es nueva,

viene de años atrás; coloquios conferencias, grupos de trabajo, publicaciones, han centrado la reflexión sobre esos temas en la década de los ochenta; pero es en 1989, cuando los informes producidos por diversas instancias de la administración francesa sobre esos temas, aparecen en cascada: «Ile-de-France 2000», documento preparado a la solicitud del ex presidente del Consejo Regional; el «Projet régional d'aména-

Francisco Mustieles Granell es Arquitecto-Urbanista, Profesor de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Zulia (Venezuela).

Este artículo está basado en un estudio intitulado *L'Axe Historique de Paris au delà de La Défense*, que nos ha sido confiado en julio de 1989 por tres organismos de la administración francesa: el Service Départemental de l'Architecture del Departamento Hauts-de-Seine (SDA Hauts-de-Seine), el Etablissement Public pour l'Aménagement de la Région de La Défense (EPAD), y por la Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme de l'Ile de France (DAU). El estudio definitivo fue presentado a dichas instancias administrativas en el mes de enero del presente año. Este estudio, paralelo a la realización del *Livre Blanc*, surge de la inquietud de esas tres instituciones ante las pre-

siones inmobiliarias que de toda índole se ciernen sobre el sitio de La Défense y sobre el eje histórico, y que en la práctica se traducen por realizaciones poco «conciliadoras» con el patrimonio urbano y arquitectónico de la región. Es por ello que, anticipándose a la publicación del *Livre Blanc*, el SDA Hauts-de-Seine, el EPAD y la DAU han querido concretar esta conciliación, tan enfatizada posteriormente por ese libro. La arquitecta Corine Payen (*Architecte des Bâtiments de France*), Adjunta al Jefe del Servicio Departamental de la Arquitectura de Nanterre (SDA Hauts-de-Seine) ha sido la propulsora y animadora de la realización de este estudio, razones por las cuales dejo aquí constancia pública de mi agradecimiento.

gement», adoptado por el Consejo Regional; las «Réflexions préalables à la révision du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France», presentado por el Prefecto de la Región; etcétera.

Tan grande es la efervescencia en la materia, que el propio Primer Ministro, Michel Rocard, propone al Presidente del Consejo Regional y al Alcalde de París en julio de 1989, la elaboración de un «libro blanco» (*Le Livre Blanc*) sobre la región de la Ile-de-France, que retome y estructure las proposiciones anteriores y sea considerado como un documento de diagnóstico previo a la revisión del esquema director de ordenamiento urbano en la región (el SDAU).

Este *Livre Blanc*, hecho público en enero de 1990, expone los grandes retos a los que se tendrán que enfrentar los responsables políticos de la región y presenta las grandes alternativas regionales en materia de ordenamiento urbano-regional.

Este libro propone que el plan de ordenamiento regional sea estructurado sobre tres líneas directrices: los grandes polos urbanos, una red de transporte y una trama verde.

Puesto que la primera de estas líneas es la que particularmente nos interesa, abundaremos un poco en ella. A este respecto, el *Livre Blanc* establece (p. 61) que «los polos urbanos... deben reagrupar los equipamientos y servicios mayores a nivel regional. Ellos deberán poseer una cualidad urbana y arquitectónica que marquen su identidad. Los polos serán instrumentos de un mejor equilibrio de los desplazamientos en el seno de la región; igualmente, deberán contribuir a la reducción de las disparidades de desarrollo».

Es sobre los puntos de interconexión de la red de transporte actual y futura como los polos urbanos podrán desarrollarse. En función de las oportunidades de terrenos disponibles y de la presión inmobiliaria ya existente, el *Livre Blanc* propone tres polos mayores en la zona central de la región:

1. Al oeste: La Défense, Gennevilliers, Montesson;
2. Al sureste: Bercy, Tolbiac, Ivry, Vitry, Charenton, Maisons-Alfort, y a lo largo del Sena (aguas arriba);

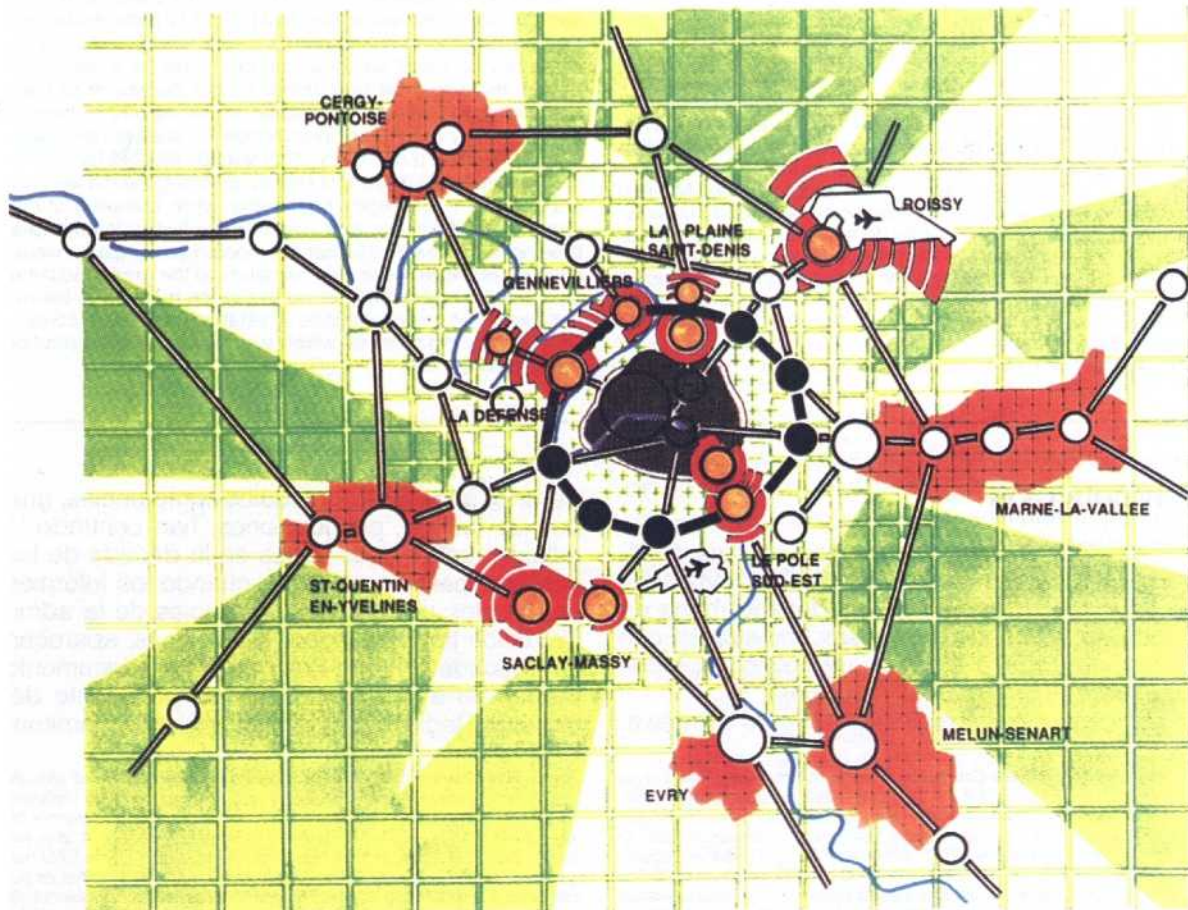


FIG. 1. Los «sectores estratégicos» para el desarrollo urbano en la zona central de la región parisina.



FIG. 2. La Grande Arche y La Défense vistas desde el Arco del Triunfo.

3. Al norte: Gare du Nord, Gare de l'Est, Plaine St. Denis, La Villette y el canal de l'Ourcq (fig. 1).

Estos polos son definidos como «sectores estratégicos»: verdaderas «bisagras» entre París y la periferia próxima; el *Livre Blanc* les asigna un gran rol en las actividades terciarias con vocación internacional.

La Défense, ya concluida al oeste de París, es un ejemplo de lo que esos polos pudieran llegar a ser y a significar internacionalmente. Ubicada sobre el gran y monumental eje histórico de París, al cual corteja, La Défense ya no tiene terrenos disponibles al interior del perímetro que le había sido confiado en los años cincuenta. Se termina prácticamente cuando los *Docklands* londinenses abren sus puertas al mundo financiero y a las empresas multinacionales, y cuando el advenimiento de la Europa unida y el fin de las fronteras comerciales es inminente.

La reflexión al oeste se centra, pues, en la extensión hacia el oeste de ese enorme *quartier d'affaires* parisino, más allá de la Grande Arche de La Défense (fig. 2).

El eje histórico está llamado a jugar un papel importante en esta extensión. El *Livre Blanc* es consciente de ello, y propone (p. 67) acometer «grandes proyectos» de composición urbana, particularmente en los sectores considerados como estratégicos, entre los cuales está la prolongación del eje histórico regional más allá de La Défense. Ese libro puntualiza que esos proyectos deberían tener la ambición de conciliarse, pero con un lenguaje contemporáneo, con la tradición de los grandes trazados urbanos que organizan el espacio parisino y que tanto han contribuido a la calidad de su imagen.

Es en este contexto donde el presente artículo tiene vigencia. El objetivo del mismo no es el de sentar las bases para reproducir el eje más allá de La Défense, tal cual es en París intramuros, y así ver aparecer nuevos arcos de triunfos y nuevos Campos Elíseos. El propósito es otro muy diferente y alejado de toda reivindicación historicista; lo que se busca es establecer aquellas características propias al eje histórico que deben

ser respetadas en toda nueva prolongación. Se trata de dilucidar ese *tema* del eje que tantas *variantes* ha permitido inscribir sobre él, a lo largo de sus casi cuatro siglos de existencia. Se quiere asegurar la coherencia del eje más allá de La Défense.

En una primera parte, será expuesta, de manera condensada, la *evolución del eje histórico de París* desde sus orígenes hasta nuestros días; en una segunda, serán expresadas *las características del eje histórico de París*, tal cual nos ha sido legado; luego, serán analizadas *las características de los territorios* directamente concernidos por la prolongación del eje, para determinar aquellos elementos relevantes básicos que debieran ser tomados en cuenta por todo proyecto de prolongación; finalmente, una *síntesis*, que se pretende normativa (*cahier des charges*), hecha transponiendo las características del eje sobre esos territorios, y serán formuladas algunas *conclusiones*.

1. EVOLUCION DEL EJE HISTORICO DE PARIS

En 1563 la reina Cathérine de Médicis ordena la realización de un parque a la usanza italiana en el lugar dicho de las Tullerías. Un año más tarde, ella misma encarga la construcción del Palacio de las Tullerías. El eje histórico de París comienza a gestarse.

Tras la muerte de la reina, el ya existente *château* de St. Germain-en-Laye, al oeste de París y al lado del bosque del mismo nombre, continúa siendo la residencia de predilección de los reyes de Francia. La preocupación por unir París a St. Germain desde el Louvre es cada vez más importante.

En 1599, Enrique IV subordina la administración de los caminos a la autoridad del Rey, encargando de esa labor a Sully. Fue éste el primero en querer hacer más cómodo y más seguro el trayecto entre la capital y el *château* de St. Germain-en-Laye. El concibió el trazado de una calzada directa uniendo París a St. Germain-en-Laye, así como varios puentes sobre el Sena, para reemplazar el servicio de barcas en Neuilly, Chatou y Le Pecq» (Weill, 1983, p. 65).

Sin embargo, no es sino en el siglo XVII, bajo la monarquía de Luis XIV, cuando surgirá una figura clave en el nacimiento y desarrollo del eje histórico en París: Jean Baptiste Colbert. A él, ministro de Luis XIV, se le atribuye el proyecto de prolongación de la perspectiva desde el Palacio de las Tullerías hasta la colina de Chaillot (hoy, Plaza de la Estrella), y aún más allá, hasta el puerto de Neuilly.

En 1664, Colbert confía al paisajista Le Nôtre la reorganización y embellecimiento del parque de las Tullerías, nacido bajo el reinado de Cathérine de Médicis precisamente un siglo atrás. Le Nôtre crea un jardín organizado en torno a un eje de composición coincidente con el acceso principal al pabellón central del Palacio

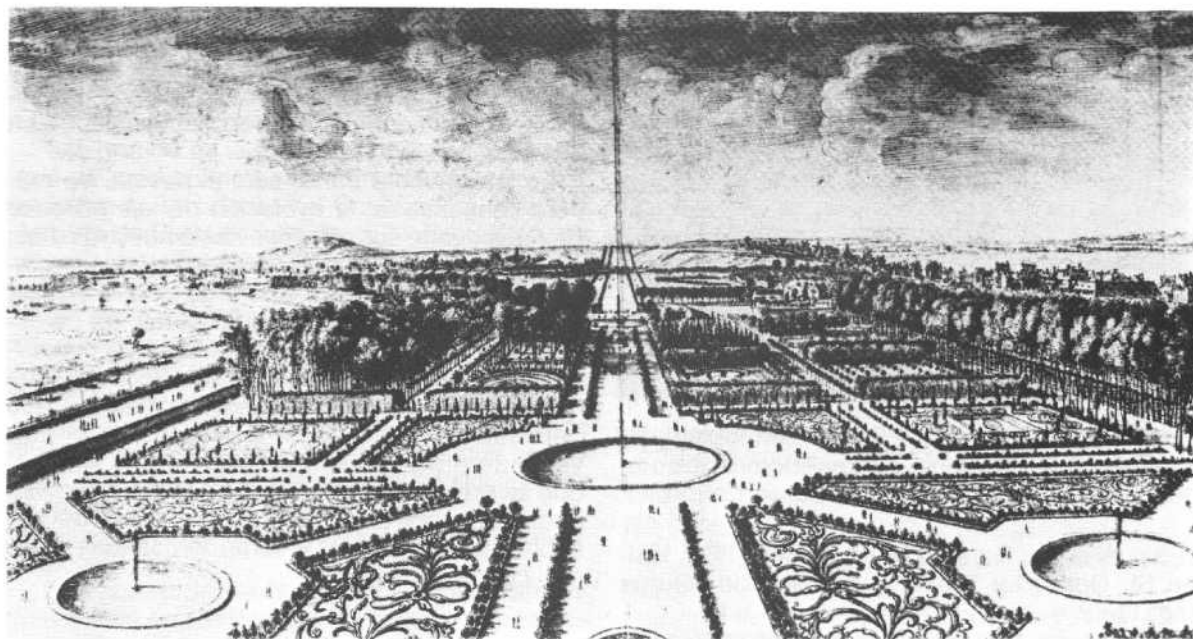


FIG. 3. Los jardines de las Tullerías y la perspectiva de los Campos Elíseos en el siglo XVII.

de las Tullerías. El eje acababa de nacer a los pies del Palacio, sobre una longitud de casi 600 metros.

En agosto de 1667, Luis XIV aprueba una nueva proposición de Colbert, y encarga a Le Nôtre plantar una doble fila de olmos a ambos lados de la prolongación del eje central del jardín de las Tullerías. Los trabajos fueron concluidos en 1672. Este proyecto se materializó bajo la forma de una amplia alameda (*allée d'arbres*), que partiendo del jardín de las Tullerías, llegaba hasta un poco antes del Sena en Neuilly. De todo su recorrido, tan sólo aquel del jardín de las Tullerías podía decirse era realmente urbano; la voluntad política iba, pues, más allá de la *Cité*, al encuentro de una ruta hacia St. Germain, también estudiada por Colbert.

El establecimiento definitivo de Luis XIV en Versalles en 1682 asestará un duro golpe a esta idea de relacionar el Louvre (Palacio de las Tullerías) con el *château* de St. Germain, sin embargo el eje había nacido y se extendía ya al oeste de la *Cité* (fig. 3).

La segunda mitad del siglo XVII deja, pues, un eje, largo de casi 6 km, que va desde el Palacio de las Tullerías hasta la comuna de Neuilly. A fin de este siglo, tres segmentos aparecen limitados en el recorrido del eje: el jardín de las Tullerías, la llanura *Grand Cours* (desde 1709, llamada Campos Elíseos), y el *chemin* de Neuilly o *Chemin du Cours* (hoy, avenida del General De Gaulle y de la Grande Armée), presentando estos dos últimos características aún no diferenciadas: amplia alameda bordeada de huertas. En el eje, tres elementos puntuales comienzan a distinguirse: el primero, y lógicamente el más importante, es el del Palacio de las Tullerías, punto de arranque del eje histórico; el segundo, se sitúa en la transición entre el jardín de las Tullerías y el inicio

del *Grand Cours*, materializado por la disposición en semicírculo de dos filas de árboles abiertas hacia las Tullerías, que luego emprenderán en forma rectilínea el recorrido del *Grand Cours*; el tercero y último, se encuentra al final del *Grand Cours*, sobre la colina de Chaillot, conformando una rotonda (*rond-point*) donde convergen seis rutas. Más allá, hacia Neuilly, no aparece sobre el eje ningún elemento con estas características, que sirva de límite al eje. El encuentro de éste con la comuna de Neuilly no es tratado con relevancia, sino como un encuentro fortuito; quizás la presencia inminente del Sena pareciera querer reservar para él ese privilegio; el siglo XVIII dará la razón a ese río. Cabe señalar también la aparición incipiente de otro elemento puntual a lo largo del *Grand Cours*: el embrión del futuro *rond-point* de los Campos Elíseos, surgido en la intersección del *Grand Cours* con dos pequeñas alamedas que llevan al Sena (fig. 4).

El reinado de Luis XIV (1643-1715) durante el siglo XVIII, así como el período de transición y de formación del futuro rey Luis XV (1715-1743), no alargarán el eje histórico, sin embargo aportarán cambios de cierta importancia al interior del eje ya constituido. En efecto, en estos años se asistirá a dos eventos puntuales de cierta importancia: la consolidación del *rond-point* de los Campos Elíseos y la prefiguración del futuro *rond-point* de la Porte Maillot, puerta de entrada al bosque de Boulogne (fig. 5).

El surgimiento y reafirmación de estos elementos puntuales van a prefigurar también otros tantos segmentos sobre el eje histórico: el jardín de las Tullerías, los jardines de los Campos Elíseos, los propios Campos Elíseos, y los segmentos comprendidos entre el *rond-point* de la Estrella y el cruce con la ruta hacia St. Denis, a la entrada del bosque de Boulogne (hoy avenida de la

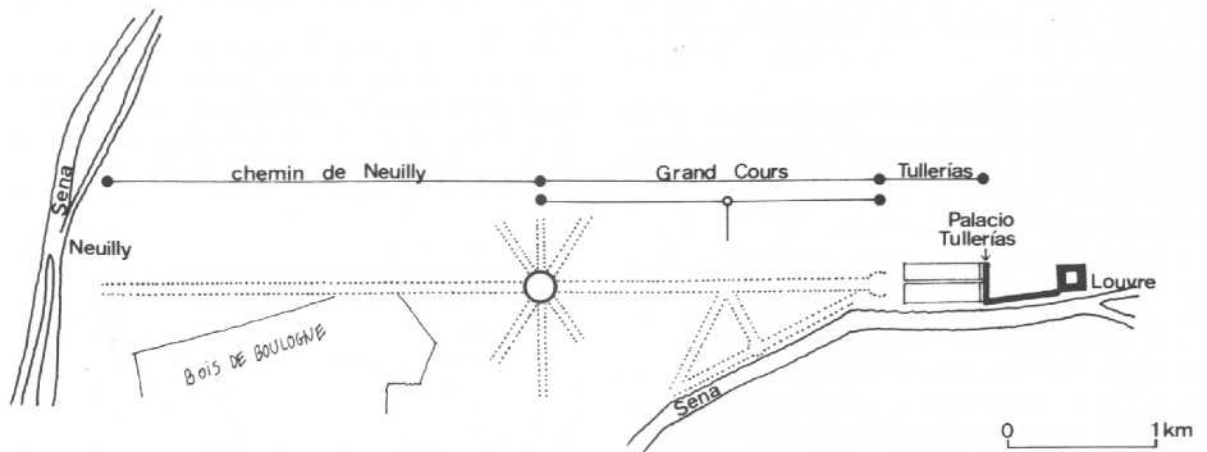


FIG. 4. Esquema del desarrollo del eje histórico a finales del siglo xvii.



FIG. 5. El eje histórico en 1740.

Grande Armée), y entre éste y la comuna de Neuilly, sobre la llanura de Sablons (hoy avenida del General De Gaulle), ambos sobre el llamado *chemin de Neuilly*.

No es sino a partir de 1743, cuando Luis XV decide gobernar por sí mismo, cuando la intervención sobre el eje de París se hará sentir con más fuerza. Su reinado aportará tempranamente otro gran nombre al desarrollo del eje: el marqués de Marigny, hermano de la omnipotente marquesa de Pompadour. Nombrado director general de las Edificaciones en 1746, realizará intervenciones sobre el eje. Será él, el hombre político que marcará el eje en el siglo XVIII; el hombre que supo rodearse de figuras tan competentes como los arquitectos Gabriel y Soufflot, y el ingeniero Perronet.

Marigny ordenará la creación de la Plaza de Luis XV (hoy, Plaza de la Concordia), que Gabriel construirá (1755-1775) entre las Tullerías y el inicio de los Campos Elíseos; los jardines de los Campos Elíseos comenzarán a ser consolidados sobre el terreno.

Perronet, por su parte, retomará el trazado de la vía creada en la prolongación de los Campos Elíseos, desde la colina de Chaillot (Plaza de la Estrella) hasta las primeras casas de Neuilly, poco antes del Sena. Perronet construirá el puente de Neuilly, permitiendo al eje llegar por primera vez al encuentro frontal del Sena (1772). Una vez superado el principal obstáculo, Perronet no se detendrá; llevará el eje de París en línea recta hasta la próxima colina: la de Chantecoq, y aún más allá. En la cima de ésta, crea una vasta rotonda, del mismo diámetro que la de la Plaza de la Estrella, proponiendo erigir sobre ella un primer monumento sobre el eje: un obelisco de 39 metros de altura, con la intención de que éste sea visto desde el Palacio de las Tullerías, ¡7,3 kilómetros más allá!, una vez sea rebajada la colina de Chaillot.

El obelisco jamás será construido, pero Perronet con este gesto introduce un elemento nuevo y trascendental en la reflexión sobre el eje: el monumento como hito que marque el recorrido del

eje en la perspectiva desde el Palacio de las Tullerías.

De esta rotonda, Perronet hace partir seis rutas; la más significativa se abre al sur y se dirige hacia el *château* de St. Germain, aunque no en línea recta, retomando la vieja idea de unir ese *château* al del Louvre; hacia el oeste Perronet construye una pequeña, pero simbólica, prolongación del eje histórico de París, sobre la que se asienta hoy en día el edificio de la Grande Arche. Este apéndice era el principio de otra proposición de Perronet para llegar a St. Germain directamente desde el Palacio de las Tullerías, convertido en residencia real por Luis XV; él quiere hacer converger en un punto dos grandes ejes: la prolongación de la alameda central del Grand Veneur en el bosque de Le Vésinet, antecala en línea recta del *château* de St. Germain, larga de más de 8 km, y el eje histórico de París, de longitud casi similar. Esta unión jamás será realizada.

Tras el reinado de Luis XV, con el relativamente breve reinado de Luis XVI, y sobre todo con los tormentosos momentos de la Revolución Francesa, termina agitadamente el siglo XVIII, ese siglo que tanto dinamismo aportó al desarrollo del eje de París. Casi 2 km nuevos fueron materializados, y otros tres fueron reacondicionados (desde la colina de Chaillot hasta el Sena en Neuilly); cinco segmentos se perfilaron: el jardín de las Tullerías, los jardines de los Campos Elíseos, los Campos Elíseos, dos segmentos poco diferenciados sobre el *chemin de Neuilly*, y finalmente, la prolongación del eje hasta la colina de Chantecoq. El porvenir del eje quedará en la realidad simbolizado por ese apéndice, señalando premonitoriamente al eje y al futuro el camino a seguir.

Si a final del siglo XVII tres eran los elementos puntuales que marcaban y limitaban los segmentos sobre el eje histórico, a final del siglo XVIII esos se han multiplicado: el primero, y aún el más importante, es el Palacio de las Tullerías; después le sigue en el espacio, la Plaza de Luis XV o Plaza de la Concordia (llamada así a partir de 1795); luego, aparecen dos *rond-points*

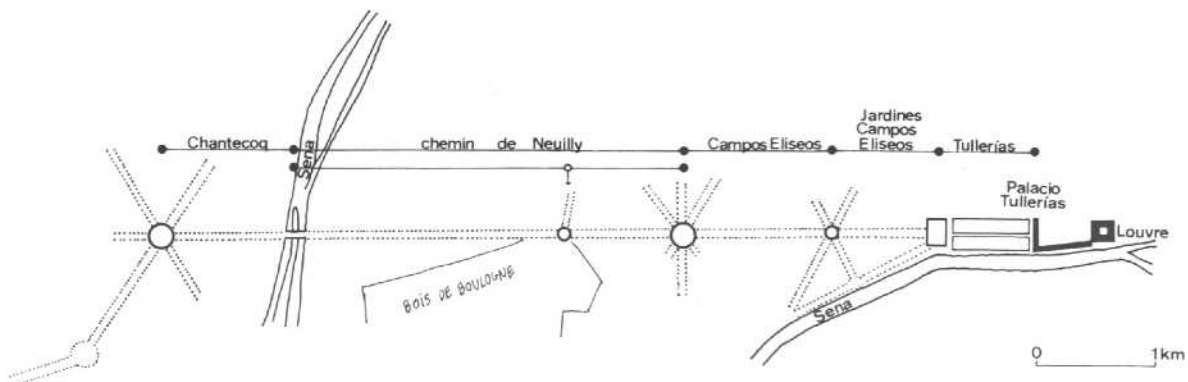


FIG. 6. Esquema del desarrollo del eje histórico a finales del siglo XVIII.

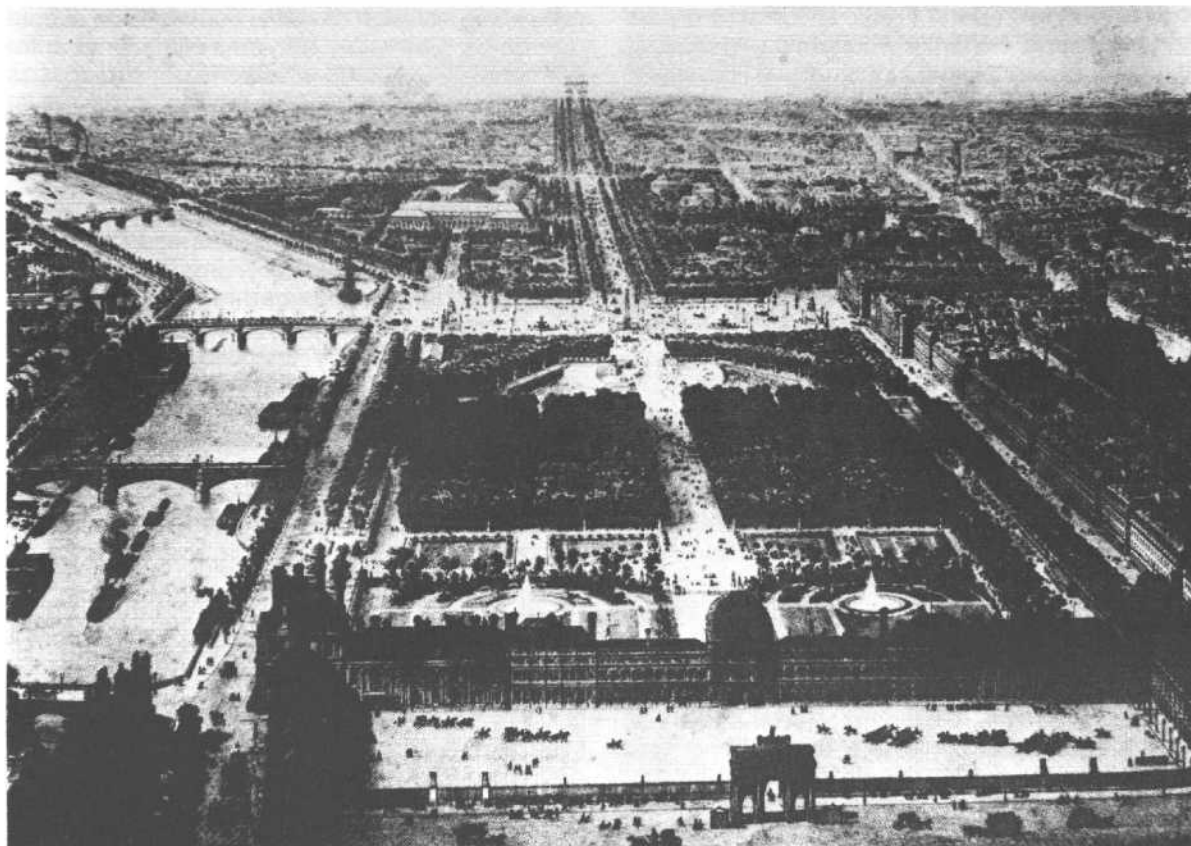


FIG. 7. *Perspectiva de los Campos Eliseos en 1861.*

sobre el eje: el de los Campos Eliseos y el de la Estrella, sobre la colina de Chaillot; más allá, comienza a vislumbrarse el inicio del *rond-point* de la Porte Maillot, y aparece sobre todo el puente sobre el Sena construido por Perronet; por último, sobre la colina de Chantecoq aparece el *rond-point* del mismo nombre (fig. 6).

A finales del siglo XVIII, el eje ya muestra la configuración existente hoy en día. En los próximos dos siglos, ninguna prolongación adicional será realizada hacia el oeste. El trazado del eje que observamos hoy en día es, pues, el legado de los siglos XVII y XVIII. Ahora bien, esto no quiere decir que los siglos XIX y XX no hayan dejado su huella sobre el eje histórico; al contrario, ellos han aportado nuevas formas de inscribirse sobre él.

En efecto, la llegada de Napoleón al poder y la emergencia del llamado Primer Imperio (1804-1815) esculpirán sobre el eje histórico los primeros monumentos, bajo una concepción del eje como «vía imperial»: vitrina y lugar de testimonio de los triunfos de Napoleón labrados sobre los campos de batalla.

El Arco de Triunfo comienza a ser construido en 1804 sobre el *rond-point* de la Estrella. Un segundo arco de triunfo, el de Carrusel, es construido entre 1806 y 1808 detrás del Palacio de las Tullerías, en la Plaza de Carrusel, próximo a la entrada de la *cour d'honneur* de este palacio, sobre una ficticia prolongación del eje hacia el

este, hacia el viejo Louvre. Napoleón simultáneamente realiza grandes trabajos de construcción y acondicionamiento en el Louvre. En la tridimensionalidad de la arquitectura se va a centrar, pues, la atención de Napoleón, hecho éste relativamente nuevo sobre el eje histórico.

Al Primer Imperio seguirá un período político de vuelta a la monarquía, la Restauración (1815-1830), que no aportará nada significativo al eje, salvo la paulatina urbanización de los Campos Eliseos y de Neuilly, propia al crecimiento de la *Cité*.

La construcción del Arco de Triunfo de la Estrella, empezado por Napoleón I, será paralizada durante todo este período, por razones obvias. No es sino bajo Luis Felipe I, llegado al poder tras la Revolución de julio de 1830, que puso fin a la llamada Restauración de la monarquía cuando se producirán dos hechos concernientes al eje histórico: primero, será terminado el Arco de Triunfo de la Estrella (1836), y segundo, será ubicado en la Plaza de la Concordia un Obelisco procedente del Templo de Luxor, obsequiado a Carlos X (al final de la Restauración) por el virrey de Egipto, pero llegado tan tardíamente, que fue Luis Felipe I el que lo recibió.

De esta forma el eje histórico aparece ya, a la mitad del siglo XIX, dotado de todos los monumentos que lo han caracterizado hasta nuestros días (fig. 7), y es bajo esa forma como el Segundo Imperio lo recibirá.

El Segundo Imperio (1852-1870) será un período de gran bonanza económica, donde se afianzará el capitalismo industrial y el liberalismo económico. Una gran burguesía nacional emergerá, y en las ciudades comenzará a presionar políticamente para liberar espacios para la inversión inmobiliaria dentro de las viejas ciudades. El barón de Haussmann, Prefecto de París, será la figura política más relevante que encarnará y concretará esa voluntad de intervención urbana. París va a convertirse en estos años en una inmensa obra, que verá aparecer por doquier amplias avenidas rectilíneas. Es un momento de urbanización intensa, de revalorización del suelo urbano y de exclusión social. Muchos barrios catalogados de albergar focos revolucionarios, serán demolidos bajos pretextos higienistas; grandes masas obreras serán expulsadas hacia la periferia.

El Palacio del Louvre será terminado. Los Campos Elíseos y sus alrededores serán urbanizados con residencias de prestigio, y la Plaza de la Estrella se verá rodeada de inmuebles uniformes. Siete nuevas avenidas irán a converger a dicha Plaza.

A pesar de este verdadero mare magnum de operaciones urbanas, el eje histórico no verá aparecer ni nuevos monumentos ni nuevas prolongaciones sobre su trazado. Es un período de consolidación.

La caída del Segundo Imperio (1870) provocará cambios importantes no sólo en el trazado y en los componentes del eje histórico, sino también en los objetivos de toda prolongación futura.

En efecto, en 1871, durante los acontecimientos sangrantes de la Comuna, el Palacio de las Tullerías es quemado; sus ruinas son demolidas once años más tarde. Tan sólo son conservados y reconstruidos los pabellones que se unen a los dos grandes brazos del Louvre. El eje ya no partirá de las Tullerías, sino del propio Louvre, de las edificaciones construidas por Francisco I y por Luis XIII. Un monumento, el Arco del Carrusel, y casi 500 metros de longitud hacia el este se veían incorporados así al eje. Este será el único crecimiento que el eje experimentará en dos siglos (siglos XIX y XX).

Por otra parte, el advenimiento de la III República en 1870 va a separar definitivamente del eje histórico toda pretensión de vinculamiento al *château* de St. Germain-en-Laye, a la cual había estado ligado desde el siglo XVII. El pensamiento republicado comienza a hacer proposiciones para sellar sobre el eje el divorcio de nociones tales como las de «vía real» o «vía imperial».

A finales del siglo XIX y a principios del XX, varios proyectos sobre el eje histórico son lanzados a la discusión pública; todos ellos dirigen su mirada en línea recta hacia el bosque de St. Germain, no hacia su *château*, con la finalidad de favorecer el acercamiento directo entre las comunas del oeste de la región (Nanterre, Carrières-sur-Seine, Montesson, etc.), y de éstas con París. Ninguno de ellos será llevado a la realidad.

En 1931 se abre un concurso de propuestas

para el eje histórico desde el Louvre hasta el bosque de St. Germain y aún más allá. Como anteriormente, ninguno de ellos sería construido. Las proposiciones republicanas padecían de realismo, y sobre todo de la ausencia de una voluntad única, de un consenso resueltamente favorable a la prolongación.

Con el transcurrir de los años, la introducción de las técnicas de planificación urbana (planes de ordenamiento regional y urbano, planos de ocupación de suelos, plan de transporte, etc.) y la adaptación de los proyectos urbanos a programas económicos y financieros meticulosos, van a moderar las proposiciones republicanas sobre el eje. En la década de los cincuenta, se aprueba el desarrollo del segmento comprendido entre el puente de Neully sobre el Sena y la colina de Chantecoq, incluyendo el histórico «apéndice» construido por Perronet en el siglo XVIII. Surge así en 1958 la operación de La Défense y un instituto público encargado de su desarrollo: el EPAD (Etablissement Public pour l'Aménagement de la Région de La Défense).

La construcción de este segmento de rascacielos sobre el eje histórico no es terminada hasta 1989, bajo el gobierno del presidente François Mitterrand, con la edificación de la Grande Arche, del arquitecto Sprechelsen, verdadero monumento del siglo XX enclavado en el extremo oeste del apéndice de Perronet, exactamente sobre el eje histórico de París.

Ahora bien, el segmento de La Défense y el «monumento» de la Grande Arche no serán las únicas intervenciones operadas sobre el eje histórico en el presente siglo. En efecto, al otro extremo del eje, en la misma *Cour de Napoléon* y al pie del Pabellón del Horloge, emergió en 1989 la Pirámide en «cristal» del Louvre, obra del arquitecto Pei.

La obra ejecutada sobre el eje histórico de París bajo la presidencia de Mitterrand se caracteriza por una gran simplicidad formal no desprovista de monumentalidad. Mitterrand pareciera retomar de Napoleón el placer de la tridimensionalidad; de hecho, ninguno de los *grands travaux* acometidos bajo su presidencia es urbano. Mitterrand y Napoleón son los únicos que voluntariamente han incidido arquitectónicamente sobre el eje. La prolongación no parece haber sido considerada por ellos como políticamente portadora.

El debate sobre la prolongación del eje histórico más allá de La Défense será el gran tema de la década de los noventa. París quiere enfrentar el reto de la Europa de 1993, permaneciendo junto a Londres, en el primer rango de las ciudades europeas. Muchos son los intereses económicos y financieros que pululan sobre el viejo continente en este fin de siglo. Los retos son muy grandes y París quiere estar a la altura del compromiso. Es por ello que el porvenir del eje histórico pareciera ligado a esta coyuntura histórica, una más en su largo recorrido espacio-temporal.

En el *Livre Blanc de l'Île-de-France*, elaborado

por el gobierno del primer ministro Michel Rocard, la prolongación del eje histórico de París aparece como uno de los grandes proyectos de composición urbana a ser considerado en la década de los noventa, dentro del marco de los sectores definidos como estratégicos por dicho documento. Todo hace prever que el siglo xx no se irá sin prolongar el eje histórico. Mientras tanto, el eje continúa reconstruyéndose: el Louvre, la Plaza de Carrusel y sus alrededores son reacondicionados; el segmento de la avenida del General De Gaulle está siendo parcialmente convertido en peatonal, en una obra que permitirá la prolongación de la línea 1 del metro parisino hasta La Défense; los Campos Elíseos serán también reacondicionados a partir del año próximo.

1.1. Las constantes de una evolución

Del análisis detallado de la evolución histórica del eje mayor de París se desprenden ciertas constantes que han caracterizado su desarrollo.

La ambigüedad de su finalidad es la primera de ellas. Aunque al principio pareciera privar la tesis funcional, esto es, la concepción de una ruta que uniese el *château* del Louvre al *château* de St. Germain, pasando por Meudon, el eje en sí mismo no aparece sino cuando surge una voluntad política de aprobación simbólica de esta ruta, esto es, cuando Luis XIV aprueba la proposición de Colbert de prolongar la perspectiva desde el Palacio de las Tullerías hasta la colina de Chaillot, con una doble fila de olmos a ambos lados de la prolongación del eje central del jardín de las Tullerías.

Después de este acontecimiento político, es muy difícil precisar cuál ha sido la finalidad de las prolongaciones sucesivas. El único comentario que puede hacerse a este respecto es que sin duda la ruta ha sido siempre un buen pretexto para la prolongación del eje histórico, y puede serlo también hoy en día.

La segunda de esas constantes es que el pensamiento sobre el desarrollo del eje histórico ha atañado, salvo raras excepciones, a dos territorios: el espacio urbano y el espacio rural; y el eje ha sido marcado en ellos con elementos morfológicos diferentes.

En el espacio urbano, la alameda ha sido privilegiada (*allée d'arbres*); en el espacio rural, más bien la ruta. De lo simbólico a lo funcional, de lo tridimensional a las dos dimensiones, de la calle al camino.

Lógicamente con el pasar de los años, estas alamedas han ido «urbanizándose» desde los Campos Elíseos hasta La Défense, pero bien que mal, la doble fila de árboles ha permanecido: invariante del eje a lo largo del tiempo; símbolo de urbanidad del eje.

El proyecto de remodelación de los Campos Elíseos propuestos por la Ville de París contempla precisamente la recuperación de ese legado histórico, hoy en día reducido a una sola fila de árboles a ambos lados. Los trabajos que se aco-

meten actualmente sobre el segmento de la avenida Neuilly reafirman igualmente su presencia histórica.

Espacios e instrumentos de intervención diferentes caracterizan, pues, el desarrollo del eje histórico, y algunos de esos instrumentos siguen vivos en la memoria colectiva, dignos de ser recordados.

La tercera y última de las constantes que mencionaremos es la de la mutabilidad e inmutabilidad cohabitantes: el eje se construye y reconstruye siempre, pero no pierde su esencia.

La urbanización del espacio rural, la modernización de ciertos equipamientos, la construcción de nuevos edificios y monumentos, etc., son algunas de las intervenciones que se operan en el eje siglo a siglo, y no son pocos por los que él ha transcurrido. Y ahí está la grandeza del eje: la capacidad de aceptar la huella de cada tiempo, sin por tanto perder su coherencia. El eje que vemos hoy en día no es sino una variante de aquel imperial de Napoleón, y sin embargo el tema es el mismo. El tema simboliza la continuidad histórica del eje; las variantes marcan las épocas por él vividas. Y es por el tema que hay que preocuparse prioritariamente, no tanto por las variantes. La inmutabilidad del primero y la mutabilidad del segundo es una de sus constantes más valiosas.

2. ANALISIS ESTRUCTURAL DEL EJE HISTORICO

El eje histórico de París es una sucesión notable de eventos, cargada de simbolismo y evidentemente de historia, que hoy en día recorre y estructura el oeste parisino, desde el Louvre hasta el nuevo y majestuoso edificio de la Grande Arche de La Défense, pasando por las Tullerías, los Campos Elíseos, la avenida de la Grande Armée, la avenida de Neuilly, el Sena, terminando en La Défense. En él se asientan espacios y monumentos tan importantes como la Pirámide del Louvre, el Arco del Carrusel, la Plaza de la Concordia y su Obelisco, el Arco de Triunfo y la Grande Arche (fig. 8).

Conviene recordar que hasta fines del siglo xix el eje histórico empezaba en los jardines de las Tullerías, al pie del palacio del mismo nombre; la demolición de ese palacio en 1882, le introduce una ligera distorsión estructural, que ya precisaremos posteriormente; ya no es el Palacio de las Tullerías, sino el propio Palacio del Louvre el que hereda esa magnífica perspectiva, a la que se le ha incorporado el Arco del Carrusel.

Ahora bien, ¿cómo se estructura esta sucesión de elementos de fábula que, a diferencia de las ciudades invisibles de Calvino, se concreta en una realidad de más de 8 km de longitud en perfecta línea recta?

El eje es un sistema singular de elementos puntuales (lugares de convergencia y monumentos), y de relaciones lineales (segmentos) que ayudan a estructurar la ciudad y que enmarcan

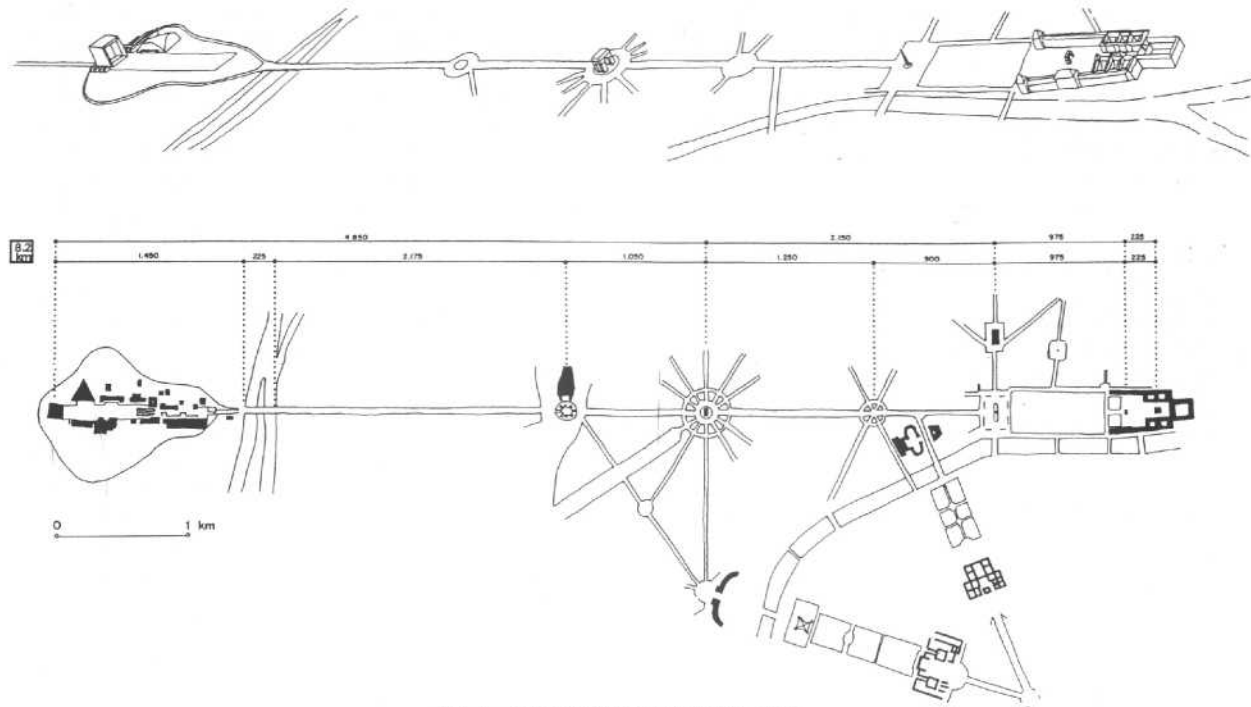


FIG. 8. El eje histórico de París hoy en día.

la perspectiva desde el Louvre hacia el oeste (fig. 9).

Estos elementos y relaciones constituyen verdaderos eventos en el trazado urbano. Los eventos puntuales pueden ser tridimensionales (los monumentos) o bien bidimensionales (los lugares de convergencia), cada uno desempeñando un rol diferente dentro de una misma estructura.

Los monumentos se ubican en general sobre los lugares de convergencia, personalizando y enfatizando el encuentro de la ciudad con el eje, a la vez que se erigen en puntos de referencia de la perspectiva desde el Louvre hacia el oeste. Aquí aparece ya una de las primeras distorsiones introducidas al eje con la demolición del Palacio de las Tullerías: el Arco del Carrusel aunque es un punto de referencia de la perspectiva, ni se ubica en un lugar de los denominados de convergencia, ni aporta una gran contribución al encuentro de la ciudad con el eje; a la nueva Pirámide del Louvre, por su parte, se le podrían aplicar los mismos comentarios, salvo que ella sí está ubicada en un lugar de encuentro muy singular: la *Cour* de Napoleón.

Los lugares de convergencia juegan un doble papel: son puntos de articulación del eje con el tejido urbano, y delimitan a su vez los segmentos del eje.

Los eventos lineales o segmentos le dan al eje la variedad temática de formas y actividades que lo caracterizan; ellos particularizan el recorrido del eje y proponen relaciones diferentes entre los elementos puntuales.

2.1. El eje histórico: diálogo de monumentos

En el alineamiento de los monumentos sobre el eje hay un sentido: la perspectiva desde el

Louvre. Esta lógica direccional explica la escala creciente de los monumentos en la medida en que éstos se alejan del Louvre, lo que ha obligado tradicionalmente a ubicarlos en puntos elevados, bien naturales como el Arco del Triunfo sobre la colina de Chaillot, o artificiales, como la Grande Arche sobre el «plateau» de La Défense (fig. 10).

La elección del lugar para implantar un monumento, como su altura, no son, pues, fruto del azar. El distanciamiento entre los monumentos tampoco lo es. En efecto, si observamos la separación entre cada monumento contiguo,

	Metros
Pirámide-Arco del Carrusel.....	230
Arco del Carrusel-Obelisco.....	950
Obelisco-Arco del Triunfo.....	2.120
Arco de Triunfo-Grande Arche.....	4.800

nos daremos cuenta que cuanto más un monumento se aleja del Louvre, la distancia que lo separa del monumento próximo más cercano al Louvre se incrementa. La explicación de este fenómeno tiene que ver con la longitud del eje y con la escala creciente de sus monumentos. Cuanto más grande es un monumento, más perceptible es en la distancia, y en consecuencia, más separado puede estar del próximo.

En el eje, los monumentos se hablan. La morfología de estas edificaciones pareciera seguir sobre todo el principio de la simplicidad, reafirmado con las nuevas construcciones de la Pirámide del Louvre y de la Grande Arche,

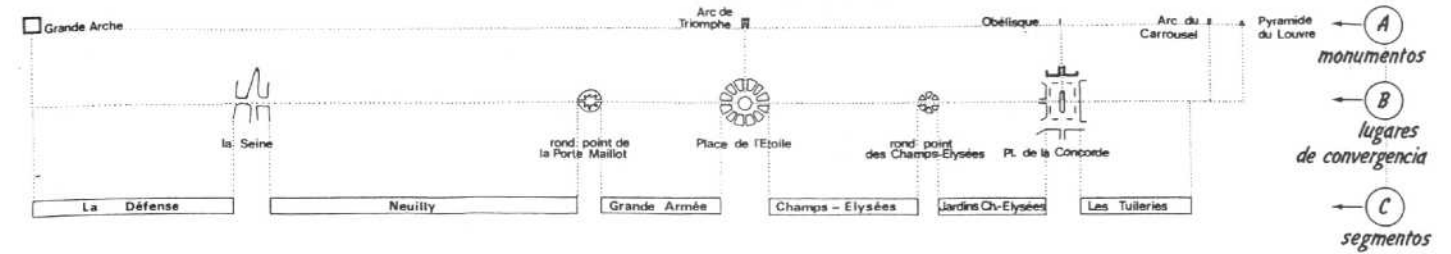


FIG. 9. El eje histórica como sistema.

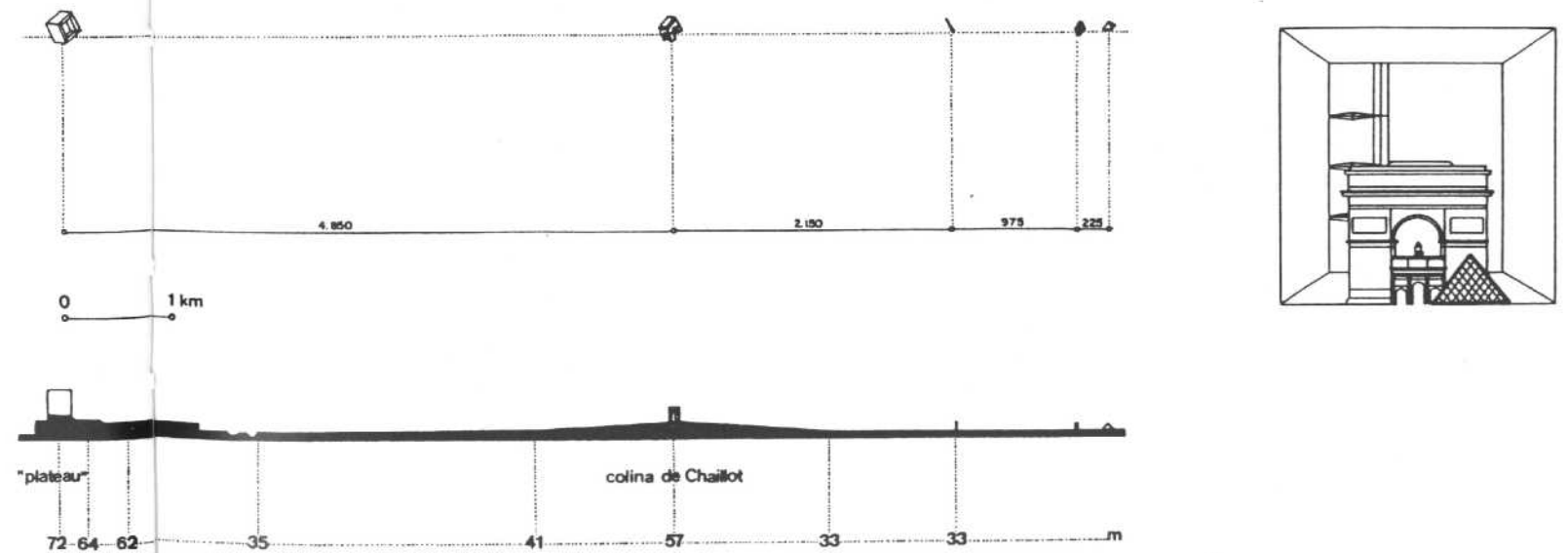
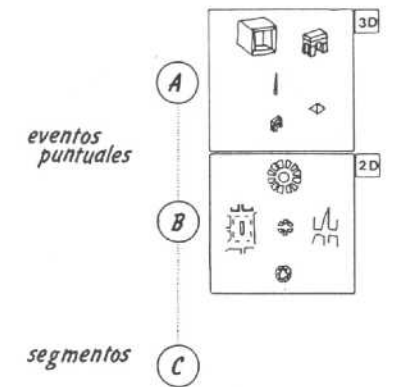
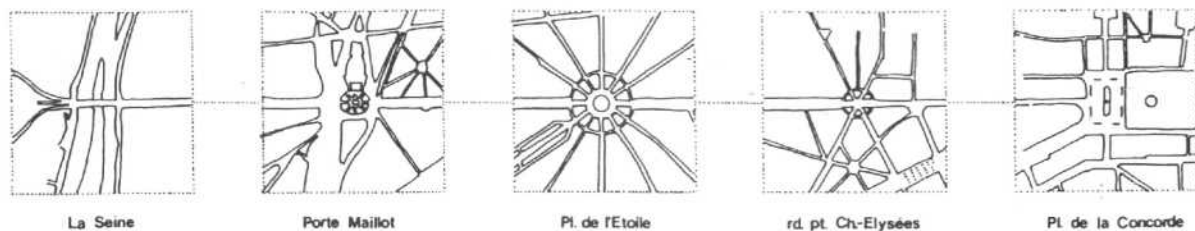


FIG. 10. Monumentos: alturas y distancias in crescendo.

LUGARES DE CONVERGENCIA



SEGMENTOS

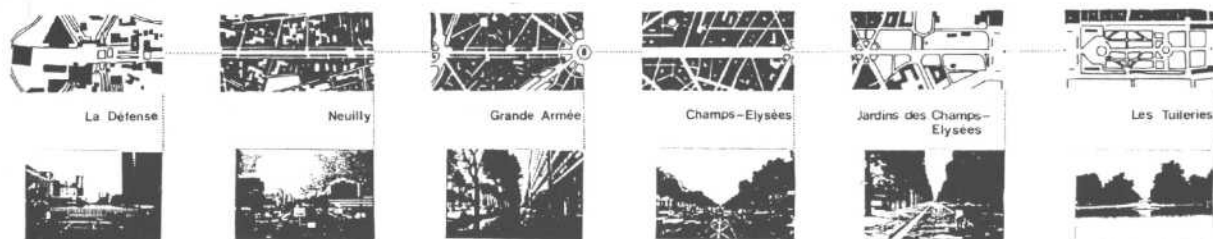


FIG. 11. Los espacios del eje histórico.

principio que por otra parte caracteriza los «grands travaux» realizados por el gobierno del presidente Mitterrand. A esta continuidad histórica del recurso a las formas básicas, a la simplicidad, se le puede añadir otra cargada de connotaciones: el recurso a las formas con referencia histórica; es así como dos arcos de triunfo, un obelisco y hasta una pirámide aparecen sobre la escena del eje. Cabe precisar, sin embargo, que si bien los arcos y el obelisco son el legado de un pasado imperial y de una concepción triunfal del eje histórico muy apegado a la referencia clásica y neoclásica, la Pirámide del Louvre y la Grande Arche deben ser leídos ante todo como republicanos, frutos de criterios de simplicidad extrema, que si bien han sido utilizados históricamente (caso de la pirámide) por otras sociedades, marcan el eje con intencionalidades diferentes.

2.2. El eje histórico: secuencia de espacios diferenciados

Tanto lugares de convergencia como segmentos se suceden rítmicamente en el eje que nos ha sido legado, desempeñando cada uno de ellos roles diferentes, como ya hemos dicho.

Lugares y segmentos siguen también una cierta lógica propia al eje histórico que particulariza su actuación en relación con otros lugares y segmentos de otros ejes urbanos (fig. 11).

Los eventos puntuales bidimensionales son lu-

gares privilegiados de convergencia y de transición entre segmentos; cuando se traspasa uno de ellos el contexto cambia, característica ésta esencial y única al eje histórico de París, la cual será detallada al hablar de los segmentos.

Los eventos puntuales que, alejados del Louvre, han permanecido bidimensionales (los *rond-points*) han sido aquellos que no han estado ubicados sobre puntos topográficamente elevados (el *rond-point* de la Porte Maillot y el de los Campos Elíseos).

El cruce del Sena en Neuilly, siendo un evento particular de gran importancia, pues todo un río y una isla se ofrecen a la mirada de los paseantes, no ha sido valorado suficientemente por el eje. En todo caso, esa travesía define otra característica propia al eje: la naturaleza diversa que pueden tener los eventos puntuales.

En relación con los segmentos, la característica principal y particular al eje histórico de París es aquella de la diversidad: ningún segmento se repite. Los segmentos singularizan el eje entre cada evento puntual, proponiendo al paseante actividades, morfologías y proporciones diferentes.

La demolición del Palacio de Tullerías introduce aquí una segunda distorsión. En efecto, al traspasar tanto un monumento como un lugar de convergencia, las características de los segmentos cambian, hecho éste no perceptible sobre todo al pasar el Arco del Carrusel, pues el «segmento museo» continúa impávido ante el asombro del propio arco.

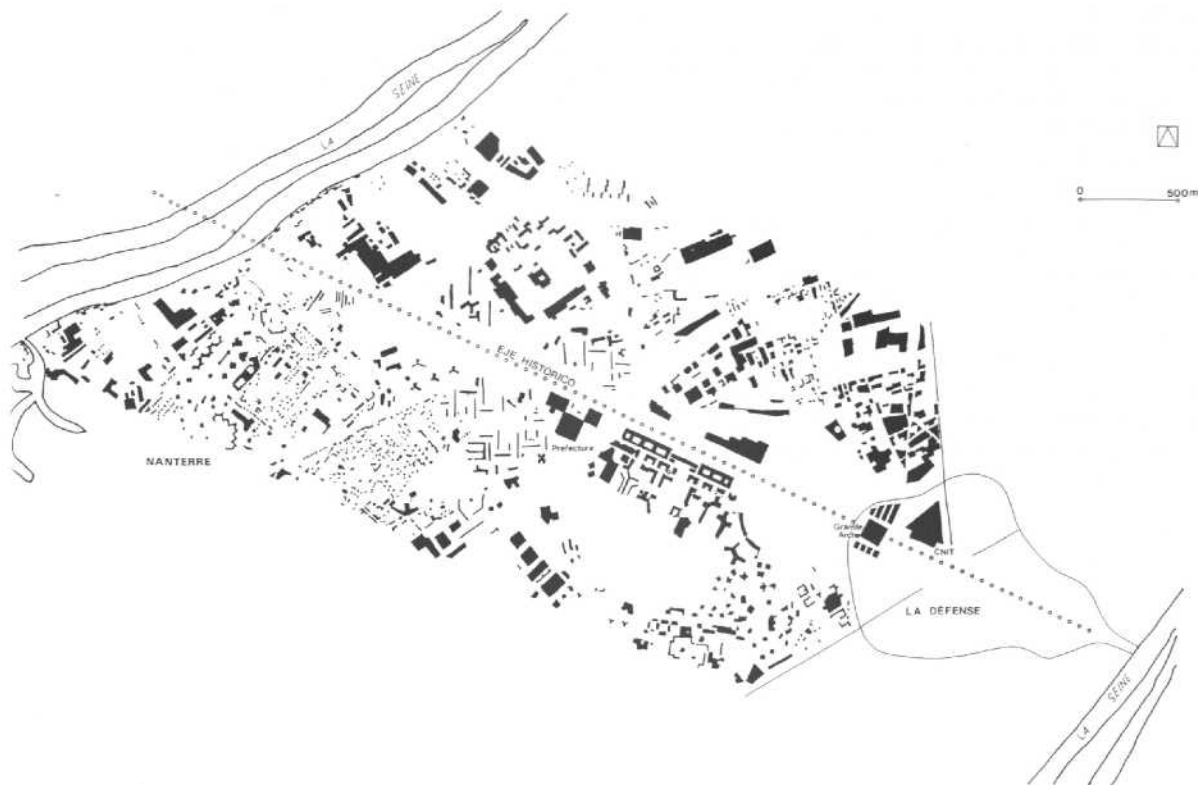


FIG. 12. El eje y las edificaciones.

En cuanto a la naturaleza de los segmentos, cabe decir que los hay donde el hecho construido predomina, como en los Campos Elíseos o en La Défense, o donde el hecho natural es dominante, como en las Tullerías o en los jardines de los Campos Elíseos.

A nivel morfológico, los segmentos construidos de la avenida de Neuilly y de la Grande Armée no se diferencian enormemente del segmento «Campos Elíseos», aun a pesar de que la ocupación del suelo es creciente entre Neuilly y este último. Esta falta de carácter contribuye a hacerlos anodinos a los ojos de los pasantes: ¡con unos Campos Elíseos es suficiente!

En cambio, las Tullerías y los jardines de los Campos Elíseos, a pesar de ser ambos espacios verdes, tienen conformaciones totalmente diferentes: de un jardín a la francesa, se pasa a un jardín más bien a la inglesa, cambio éste tan radical como pasar de los Campos Elíseos a La Défense.

Este principio de la variedad es, pues, respetado tanto a nivel de los eventos puntuales como a nivel de los segmentos; por ello prolongar el eje histórico es una operación creativa exigente.

3. LOS TERRITORIOS COMPROMETIDOS POR LA PROLONGACION DEL EJE HISTORICO

La prolongación del eje histórico hasta el bosque de St. Germain es una operación urbana de

una gran envergadura, pues no sólo se extiende sobre 9,4 km a partir de la Grande Arche, sino que afecta a dos departamentos de la Región Ile-de-France: el de Hauts-de-Seine y el de Yvelines.

El análisis presentado en las próximas páginas intenta hacer emerger los elementos relevantes existentes, naturales o construidos, y los virtuales: los espíritus del lugar.

3.1. El eje histórico en Hauts-de-Seine

3.1.1. El eje y las edificaciones: olvido y reconocimiento tardío

El eje se extiende en este departamento a lo largo de 5 km, y compromete directamente a tres comunas: Puteaux, Courbevoie y Nanterre. En función del nivel de consolidación del eje, tres partes pueden ser diferenciadas a su paso por Hauts-de-Seine (fig. 12).

La primera, la más consolidada de todas, es aquella del sector de La Défense que se extiende desde el puente de Neuilly sobre el Sena, hasta el nuevo edificio de la Grande Arche, sobre un recorrido de aproximadamente 1,5 km.

La Défense se empezó a construir a finales de la década de los cincuenta con un maravilloso gesto arquitectónico: el Palacio de Exposiciones del CNIT, grandiosa bóveda que cubre casi 2 hectáreas apoyándose tan sólo en tres puntos, con luces de hasta más de ¡200 m.! La Défense ha sido terminada en 1989 también con otro gran

gesto, un gran cubo vacío en su centro, de 100 metros de arista, puesto monóticamente sobre el mismo eje: la llamada Tête de La Défense o simplemente la Grande Arche.

La Défense está construida sobre una plataforma artificial, larga de más de 1 km, que cubre todos los sistemas de transporte terrestre de pasajeros (autopistas y carreteras, tren de cercanías, el metro regional o RER, y próximamente, el propio metro parisino —prolongación de la línea 1—; apodada corrientemente el «Manhattan francés», La Défense es la prolongación más moderna incorporada al eje; su valor urbano está precisamente en haber respetado el principio de creación de segmentos diferenciados; ha aportado al eje un segmento construido totalmente nuevo y coherente, que marca originalmente el paso del eje por el siglo xx.

La segunda de esas partes se extiende entre la Grande Arche y la Prefectura de Nanterre y constituye ya hoy en día un pequeño segmento sobre el eje (1,2 km), diferente de su vecino La Défense: edificaciones contemporáneas contiguas, de altura no superior a los 10 pisos, parcialmente en construcción. En este segmento las presiones inmobiliarias se acentúan fuertemente dada su proximidad a La Défense, y no faltan proposiciones de construcción de torres; de hecho, en el *quartier* Valmy, anexo a la Grande Arche, una de ellas está siendo construida, acción ésta que contraviene la lógica de segmentos diferenciados implícita en el eje.

Los dos hechos más singulares de esta segunda parte lo constituyen la presencia de dos cementerios a ambos lados del eje, inmediatamente

te después de la Grande Arche, y la presencia sobre el mismo eje de una autopista inconclusa de 800 m de longitud, a dos niveles, de más de 20 m de altura.

La tercera y última sección del eje en Hauts-de-Seine, se extiende desde la Prefectura de Nanterre hasta el cauce del Sena al oeste, frente a la comuna de Carrières-sur-Seine. Largo de 2 km, es el tramo menos consolidado de todos, y donde el eje se siente más desamparado, pues tan sólo el edificio de la Prefectura lo acompaña.

En efecto, la edificación en Nanterre ha olvidado durante largo tiempo la presencia virtual del eje. Cada pieza del rompecabezas urbano ha sido organizada incoherentemente, siguiendo ejes de composición diferentes, por lo general opuestos al trazado del mismo eje histórico.

En este tramo, no es el hecho construido, sino el vacío el que advierte de la presencia del eje histórico, y es que precisamente este vacío estuvo reglamentado desde hace décadas, previendo una posible prolongación futura del eje.

La estrategia de pensar que el eje histórico existe aun sin verlo, ha sido puesta en jaque más allá de La Défense, en Nanterre. La política implementada del *laissez faire*, aplicada al fenómeno urbano en los alrededores del eje histórico, no facilita hoy en día su prolongación.

En el departamento de Hauts-de-Seine la ausencia de una verdadera voluntad de prolongación del eje ha sido la responsable del cúmulo de obstáculos que en la actualidad se le presentan. Y, por tanto, Perronet dos siglos atrás había indicado el método a la posteridad: no es suficiente dejar un vacío, hay que dejar la huella en

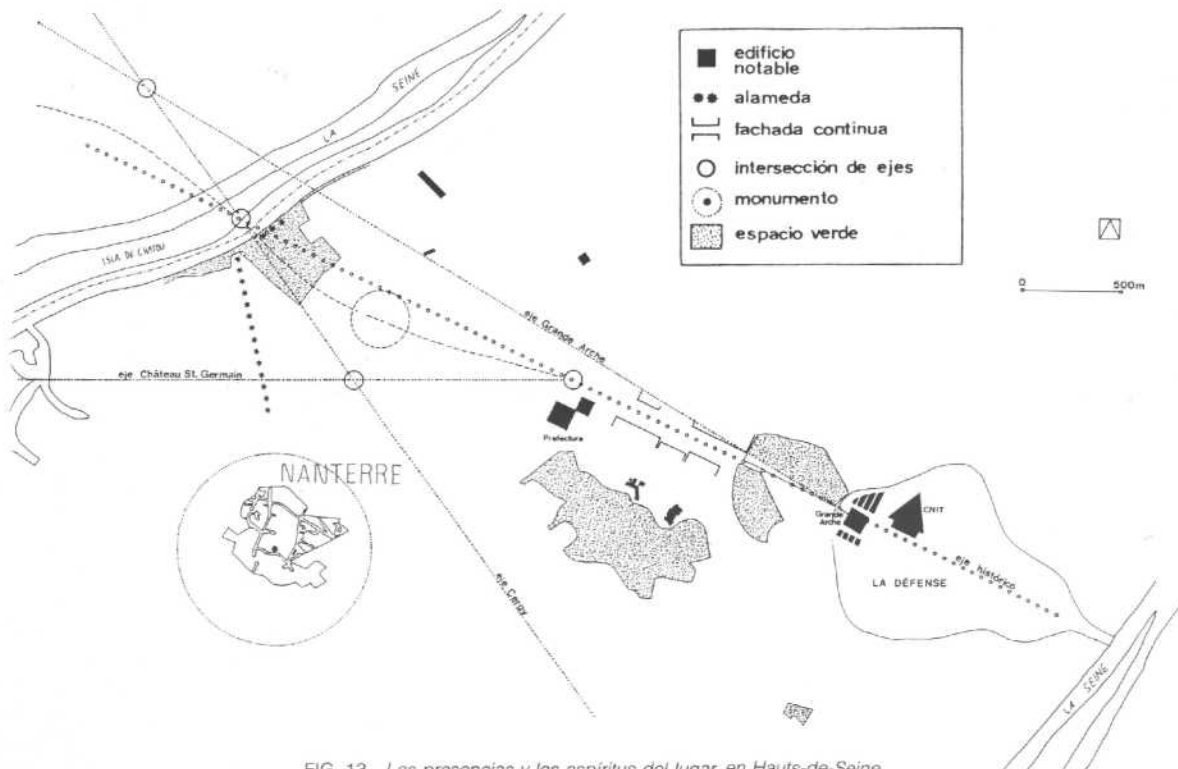


FIG. 13. Las presencias y los espíritus del lugar en Hauts-de-Seine.

el camino, porque la memoria a veces falla. Gracias a él, antes de la construcción de La Défense, el eje ya existía, y las edificaciones lo acompañaban; La Défense no hizo sino reafirmar de manera grandilocuente su presencia.

3.1.2. *Las presencias y los espíritus del lugar*

Puesto que La Défense ya está consolidada, aquí no nos referiremos sino a los elementos relevantes, existentes o imaginarios, de la segunda y tercera partes anteriormente comentadas.

Entre lo existente construido, el hecho más notable es la presencia de la Prefectura de Nanterre, realizada a partir de los bosquejos de Le Corbusier, por uno de sus arquitectos, André Wogenscki. Su valor es doble, no solamente arquitectónico, sino urbano. Dentro de la vorágine compositiva del sector, este edificio marcó un hito: hacia principios de los años setenta, fue la única edificación que en Nanterre revivió en la memoria de los moradores del sector la presencia virtual del eje. Coincidentalmente, se ubica en la intersección del eje histórico con la prolongación de la alameda central del Gran Veneur en el bosque de Le Vésinet, antesala en línea recta del *château* de St. Germain; recuérdese que esta intersección había sido proyectada por Perronet en el siglo XVIII (fig. 13).

Entre lo existente natural, aparece el Sena y una isla, la de Chatou, ocasión propicia para hacer del Sena algo más que un lugar de paso.

La prolongación del eje de St. Germain y su intersección con el eje histórico son los dos espí-

ritus más notables que moran en el departamento. Un tercero, más joven, lo constituye la intersección del eje histórico, precisamente en la isla de Chatou, con el eje proveniente del Belvedere de Bofill en la nueva ciudad de Cergy-Pontoise, al noroeste.

3.2. El eje histórico en Yvelines

3.2.1. *El eje y las edificaciones: ignorancia y... ¿esperanza?*

El eje se extiende en este departamento a lo largo de casi 6 km (sin entrar al bosque de St. Germain), y afecta directamente a cuatro comunas: Carrières-sur-Seine, Montesson, Le Mesnil-Le-Roi y St. Germain-en-Laye (fig. 14).

En esas comunas no existe casi ningún indicio de la presencia del eje. No es sino en pleno bosque de St. Germain, en la Croix de Noailles, donde un pequeño mojón testimonia el final ficticio del eje histórico, propuesto a principios de siglo.

Cada comuna se ha desarrollado independientemente la una de la otra; la unidad urbana del Gran París aún está muy lejana; sin embargo, puede ser el elemento que juegue la carta de la reconciliación urbana intercomunal. Por ello, los cruces de las principales rutas de conexión entre las comunas con la prolongación ficticia del eje histórico, deben de ser considerados como elementos de primer orden: verdaderos lugares de convergencia sobre el eje.

Si la ignorancia es casi total, también es verdad que el nivel de urbanización es débil, y que



FIG. 14. *El eje y las edificaciones. ¿Vacío, ignorancia... esperanza?*

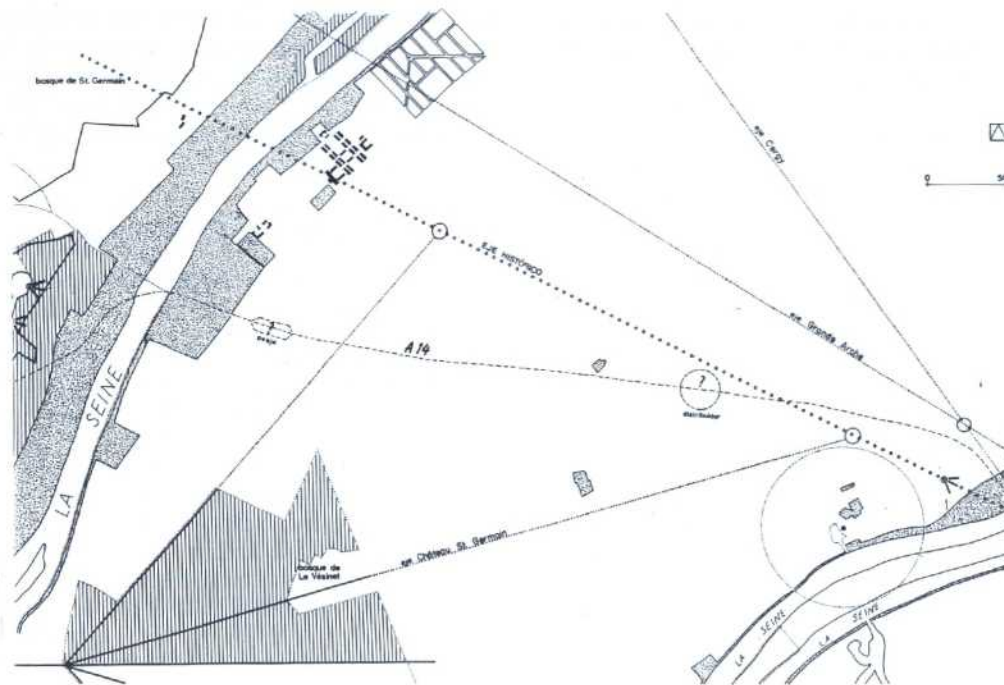


FIG. 15. Las presencias y los espíritus del lugar en Yvelines.

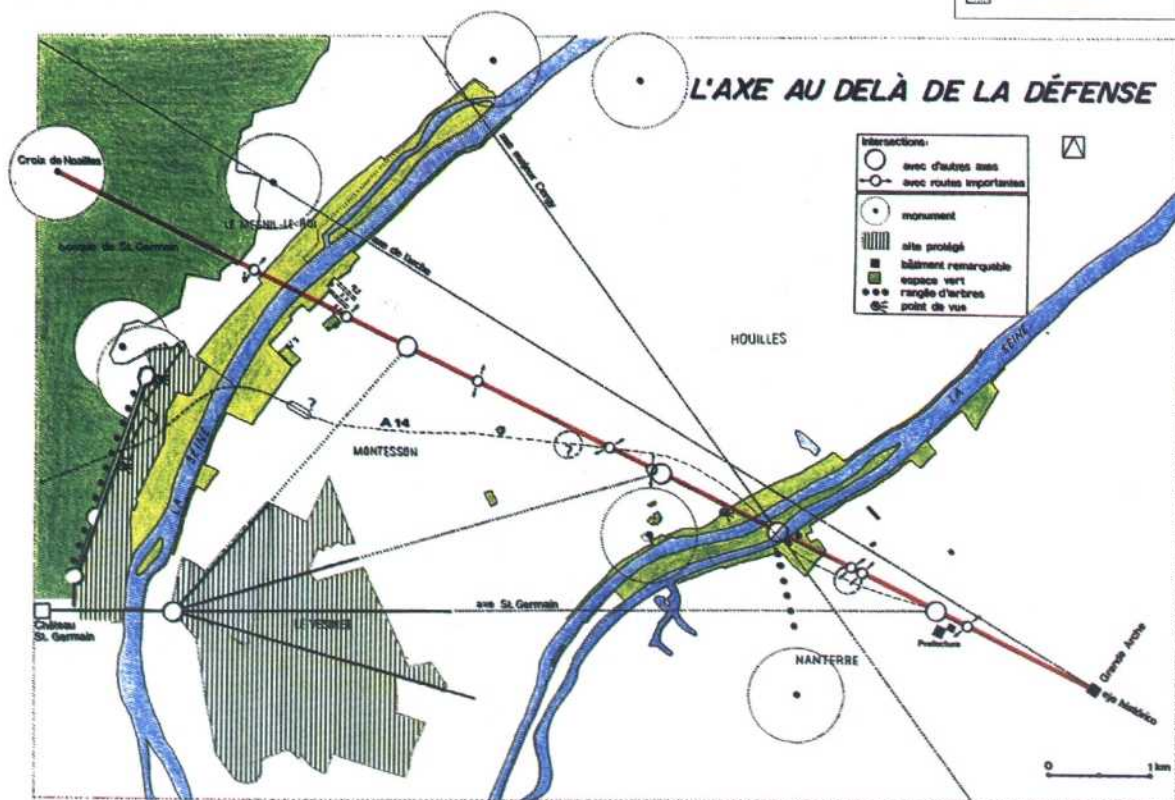


FIG. 16a. El eje histórico más allá de La Défense.

Neuilly. El Sena puede convertirse en un segmento del eje.

El bosque de St. Germain es el punto final del eje histórico republicano de principios de siglo, aunque otras propuestas posteriores lo hacen llegar a las playas de Normandía. El bosque de St. Germain se ubica sobre una pequeña meseta que nace nada más atravesar el Sena la comuna de Le Mesnil-Le-Roi; este hecho natural favorece la creación de una terraza desde donde se ofrecen hermosas perspectivas hacia el eje, ya fue aprovechado para tal fin, bajo Luis XIV: Le Nôtre trazó en 1673 una magnífica terraza de 2,4 km de longitud, desde el *château* de St. Germain, bordeando el bosque y teniendo a los pies al Sena.

Finalmente, el punto elevado de Carrières, como en el caso anterior, puede dar lugar a la creación de terrazas o puntos de observación notables sobre el eje y el Sena. Este es el único punto elevado que existe a lo largo del eje en Yvelines, antes de llegar al bosque; e integra, junto a las colinas de Chaillot (Arco de Triunfo) y Chantecoq (Grande Arche), la trilogía de puntos más elevados de todo el eje: oportunidad excepcional que no debe ser menospreciada, pues es la última.

En materia de espíritus, nuevamente es el bosque de Le Vésinet el que los proporciona: la prolongación de dos de sus ejes secundarios intersectan el eje histórico, coincidiendo en uno de los casos, el más próximo a Carrières, con el cruce de una ruta importante, la nacional N-321, y en un lugar elevado cercano a la terraza de esa comuna.

4. TRANSPOSICION DE LAS CARACTERISTICAS DEL EJE SOBRE LOS NUEVOS TERRITORIOS

La figura 17 pone de relieve los elementos más notables, urbanos, arquitectónicos y paisajísticos a ser tomados en cuenta en el desarrollo del eje histórico de París en los departamentos de Hauts-de-Seine y de Yvelines. También precisa los eventos, situados sobre la prolongación del eje, que merecen ser retenidos y que pueden permitir al eje el continuar siendo una unidad coherente con principios y lógicas propios (fig. 16).

La serie de eventos propuesta no pretende ser ni exhaustiva ni coercitiva, sino indicativa. Todos los eventos puntuales y lineares (segmentos) indicados en ella, no necesariamente deben de ser materializados; otros nuevos pueden ser propuestos. Sin embargo, dos hechos merecen ser respetados: el Sena y los «puntos notables» de Carrières.

El Sena debe ocupar un lugar importante en la prolongación del eje. Como ya hemos dicho, puede llegar a ser parte de segmentos totalmente nuevos del eje: el agua no ha participado hasta los momentos sobre el eje, pues en Neuilly, el Sena no actúa sino como un elemento puntual.

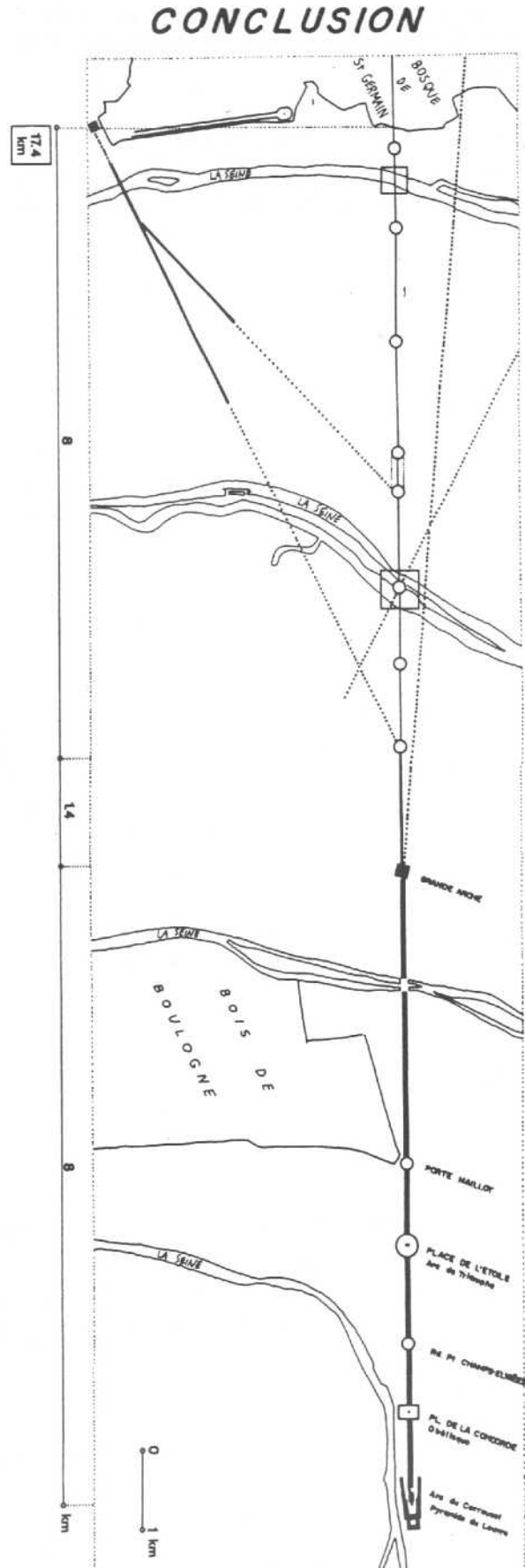


FIG. 17. El eje histórico de París, versión íntegra.

Uno de los «puntos notables» de Carrières, el más cercano al Sena, muestra incipientemente una gran vocación para el encuentro; en él convergen ya tres elementos que deben disuadir de toda proposición de consolidación trivial: la nacional N-321, la prolongación de dos de los ejes del bosque de Le Vésinet y su emplazamiento sobre el punto más elevado existente más allá de La Défense.

De los 13 segmentos indicados, 8 están relativamente urbanizados; los demás, permanecen abiertos a intervenciones diversas. Sin embargo, éstas parecieran dividirse en dos grandes tendencias: una, a la urbanización (segmentos 1, 3, 5, 6, 7, 10, 11 y 12), y la otra, a la preservación y reafirmación del patrimonio natural (segmentos 2, 4, 8, 9 y 13). Lógicamente, coherencia obliga, cada uno de estos segmentos debería presentar una conformación diferenciada, impregnada de las características de su entorno.

5. CONCLUSION

El *Livre Blanc* de la región parisina confiesa, entre otras intenciones, la de mejorar sensiblemente el ambiente natural y construido de sus habitantes. Pretende (*Livre Blanc*, 1990, p. 86) hacer entrar la dimensión de la «composición urbana» en los documentos de urbanismo, demasiado preocupados éstos, según él, por zonifi-

car, propone también acometer planes ambiciosos de composición urbana que afirmen la identidad de esos planes. Después de realizar las grandes obras arquitectónicas (*grands projets*), «ha llegado el momento de emprender grandes proyectos urbanos y paisajísticos en los sectores definidos como estratégicos».

El eje histórico es único en el mundo por sus monumentos, por el sentido de la perspectiva, por su principio de segmentos diferenciados y por la lógica federativa de sus monumentos.

Prolongar el eje histórico más allá de La Défense es una idea ambiciosa e ineluctable, pero delicada (fig. 17).

Para evitar toda desmesura e incoherencia, alentada por estos vientos de intervención urbana intensa que se avecinan, conviene recordar, y ése ha sido el objeto del artículo que toda prolongación debe tener en cuenta la estructura del eje histórico, pero también aquella de los otros ejes existentes, así como el patrimonio urbano, arquitectónico y paisajístico de esos lugares.

Lugares de convergencia, segmentos y algún otro monumento, deben ser creados más allá de La Défense, hacia el oeste, hacia el bosque de St. Germain; pero éstos deben de seguir las pautas confeccionadas por el eje a lo largo de su historia, porque «no se puede permitir no importa qué firma sobre ese gran libro de oro del urbanismo parisino que es el Eje Histórico» (Weill, 1983, p. 172).

BIBLIOGRAFIA Y SIGLAS EMPLEADAS

Bibliografía

- DREIF-APUR-IAURIF (1990): *Le Livre Blanc de l'Île-de-France*, Document préalable à la révision du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France, Paris, enero 1990, 96 pp.
- MUSTIELES, F. (1989): *L'Axe Historique au delà de La Défense*, estudio encargado por el SDA de Hauts-de-Seine, el EPAD y la DAU, Paris, 1989, 27 pp.
- WEILL, G. (1983): *La perspective de La Défense, dans l'art*

et l'histoire, Editado por Les Presses Artistiques, Paris, 1983, 237 pp.

Siglas

- SDAU: Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme.
 DREIF: Direction régionale de l'Equipement d'Île-de-France.
 APUR: Atelier parisien d'urbanisme.
 IAURIF: Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France.