

HOMENAJE A

AUGUSTE PERRET (1874-1954)

PATRIMONIO EN CONCRETO PARA LA HUMANIDAD

María Margarita González Cárdenas

Resumen

Recientemente ha sido nombrada patrimonio de la humanidad el sector reconstruido de la ciudad del Habra, diseñado por el arquitecto francés Auguste Perret. Completamente construida en concreto, este espacio urbano plantea una serie de preguntas desde el urbanismo clásico, ya que emplea como diseño de ciudad una cuadrícula ortogonal, que se va ajustando sin contratiempos a la ciudad antigua. En este artículo se exponen los posibles modelos que han hecho del Habra una obra de urbanismo única y válida como ejemplo de ciudad del siglo XX, venidos todos de una forma particular de concebir la arquitectura, motivo pues de un homenaje: la mirada de Auguste Perret.

Palabras claves:

Reconstrucción, Urbanismo moderno, Auguste Perret, El Habra.

Concrete world heritage

Abstract

The city of Le Havre, in France, has been included recently in the World Heritage List of Unesco. The destroyed area was entirely rebuilt in concrete after the World War II, by a team of architects and urban planners headed by the French architect Auguste Perret. This particular urban space raises a series of questions from classic to modern urbanism, since it uses an orthogonal grid adjusting itself without trouble to the old scheme. In this article, we will explore the models that have made of this city an unique valid example of the urban planning in the XX century, coming out from a particular form to conceive architecture, reason to a tribute to this great architect: Auguste Perret's gaze.

Key Words

Reconstruction, Modern Urbanism, Auguste Perret, Le Havre.

Recibido: agosto 05 / 05

Aprobado: septiembre 19 / 05



Le chemin que j'ai choisi, n'est pas de ceux qui conduisent aux honneurs¹.
Auguste Perret

Este artículo es un homenaje a Auguste Perret, mejor conocido por el diseño de edificios emblema del uso del concreto armado, como el número 25 de la calle Franklin en París, o el Museo de Trabajos Públicos, y quien será el director de la reconstrucción de la ciudad del Habra, reconocida recientemente por la UNESCO como patrimonio de la humanidad². Ejemplo singular en la historia de la arquitectura y el urbanismo de la segunda mitad del siglo XX, la reconstrucción del Habra ha generado un patrimonio excepcional que, tras haber recibido el sello de *Ciudad del Arte y la Historia* en el 2001, ha sido el primer y único asentamiento urbano francés del siglo XX en ser reconocido como patrimonio mundial.

El diseño del Habra no es el único componente de este artículo, pues los estudios y proyectos urbanos de Perret superan el ámbito de esta reconstrucción, abriendo una perspectiva hacia las propuestas urbanas que desde la década de 1930 hasta hoy, se presentan a nivel de macroestructuras para las metrópolis. ¿De dónde viene el Habra y cómo se conjugan allí urbanismo y arquitectura?

Pequeña introducción habresa

La ciudad del Habra, al norte de Francia, en Normandía, está localizada estratégicamente en la desembocadura del Sena sobre el Canal de la Mancha. El Habra se convirtió en puerta de entrada al norte de Francia, desde su fundación en el siglo XVI. Entonces, el rey Francisco 1 decidió buscar un “havre” (un abrigo) para las naves de guerra y comerciales, y asegurar su dominio sobre los desembarcos que venían del Atlántico.

Desde su fundación, El Habra ha quedado al arbitrio de múltiples ocupaciones. Las inglesas durante el siglo XVII, las flamencas en el siglo XVIII, y finalmente las alemanas a mediados del siglo XX. Por otro lado el puerto siempre ha sido susceptible a todo tipo de desembarcos de inmigrantes, convirtiéndose en una de los lugares de intercambio exterior más importante del territorio francés.

El destino fatal del Habra se llevó a cabo el 19 de mayo de 1940 cuando el primer bombardeo alemán cae sobre la ciudad. Desde entonces, ésta será el objetivo de una serie de 134 bombardeos durante los cuatro años de la ocupación nazi. Entre el 5 y 6 de septiembre de 1944, sucede el último ataque aliado, cuyo objetivo fue destruir por completo la ciudad, en la que se alojaban las tropas nazis. Así las tropas aliadas lograron neutralizar la ocupación dejando un saldo de 5000 muertos, 80000 refugiados, y 12500 edificios reducidos a escombros. El centro de la ciudad fue destruido en un 80%. La “Puerta Oceánica”, símbolo Francés de bienvenida a los inmigrantes que llegaban a su territorio, quedó convertido en un campo en ruinas. El 12 de septiembre, la ciudad se declaró “liberada”.

¹ *El camino que he elegido no es el mismo que conduce a los honores.* Auguste Perret, en Karla Britton, *Auguste Perret*, Londres, éd. Phaidon, 2001.

² La ciudad de El Habra fue declarada patrimonio de la humanidad en julio del 2005, por cumplir básicamente con dos criterios (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organisation Criteria): “Exhibir un importante intercambio de valores humanos, a través de una cultura o un área en el mundo, a partir de desarrollos en arquitectura y tecnología, artes monumentales, planeación urbana o diseño del paisaje; ser un ejemplo singular de un tipo de edificio, conjunto arquitectónico o técnico y paisaje urbano que ilustre etapas significativas de la historia de la humanidad”. Sin embargo, su nombramiento desató una gran polémica a nivel popular, pues el Habra es calificada como una de las ciudades más “feas” de Francia. Ver *Le Monde*, París, 17 de julio del 2005.



El Habra al final de la segunda guerra mundial

Pocos meses después de dar por terminada la segunda guerra, es imperativa la necesidad de dar vivienda a 1 600 000 familias en Francia. Para responder a esta destrucción, el Estado crea, desde noviembre de 1944, el *Ministerio de la Reconstrucción y del Urbanismo (MRU)*, hoy día el *Ministerio del equipamiento*³. En 1946 Auguste Perret es nombrado miembro del Consejo de Arquitectura del ministerio, quedando a cargo de la reconstrucción del Habra, con un equipo conformado por dieciocho arquitectos, antiguos alumnos y discípulos, llamado el *Taller de la Reconstrucción*.

La problemática de la reconstrucción: la oportunidad del urbanismo moderno

El encargo de la reconstrucción del Habra fue confiado a Perret, quien entonces contaba con 70 años de edad, “no en razón del mérito de sus trabajos pasados, sino porque sus estudiantes habían creado un taller para trabajar sobre ese proyecto de reconstrucción”⁴.

La primera propuesta del equipo examinó lo que había dejado el bombardeo. Se determinaron así zonas de transformación y otras de renovación. Para esta última, que se estimó en cerca de 130 hectáreas, se tuvo en cuenta el estado del suelo y el nivel de la capa freática, proponiendo reconstruir la ciudad sobre una plataforma de concreto armado a 3,50 metros del nivel del suelo. En esa época se trataba de una iniciativa revolucionaria, que quedó atrás por las restricciones económicas que entonces había sobre el acero⁵.

Por otra parte, el plan director general determinó que la ciudad del Habra en su conformación inicial, contaba, a pesar del bombardeo, con ciertas permanencias que permi-

tirían guiar la reconstrucción de la ciudad. Así se determinó un eje público principal, que consistía en una gran avenida en sentido este oeste, siguiendo el trazado del antiguo bulevar de Strasbourg. Este eje principal recibió el nombre de Avenida Foch: una gran calle de más de 106 metros de ancho, que empieza en la Puerta Oceánica sobre el frente del mar y pasa por la plaza del ayuntamiento, dando la orientación general de la trama urbana.

³ El primer ministro de la Reconstrucción es Raoul Dutry, quien en 1945 constituye el famoso Comité de la Reconstrucción, que pretendía ser el consejero del ministro. Este Comité estaba conformado por figuras como André Lurçat, Le Corbusier y Auguste Perret entre otros. En 1948 Dutry es reemplazado por Eugène Claudius-Petit. Estos dos ministros abanderarán la época de mayores construcciones “modernas” en Francia, contando desde la ciudad del Habra, hasta la Unidad de Habitación de Marsella y Firminy de Le Corbusier. Dutry, por su parte instaura un ministerio que busca el reordenamiento del territorio que él entiende como “el urbanismo tomado en el sentido más amplio y verdadero del término”. Ver GRAVIER J.-F., *Paris et le désert français*, Paris, Le Portulan, 1947, p. 9.

⁴ *Op. cit.*, Karla Britton, p. 67. El taller ha sido llamado por el historiador Joseph Abraham “La Escuela del Clasicismo Estructural”.

⁵ Tras la demanda excesiva en la producción del acero como materia prima bélica, después de la segunda guerra mundial habrá un descenso en su fabricación. En la conferencia de Yalta (febrero de 1945), seguida del tratado de Postdam (agosto 1945), los aliados culpan a los alemanes de los crímenes atroces, queriendo garantizar al mundo que la paz no volverá a verse turbada y que no habrá una tercera guerra mundial. Así se promueve el cerramiento de prácticamente todas las acerías del mundo, excepto un pequeño porcentaje de ellas, que se comprometen a dedicar su fabricación a la construcción de las armaduras del concreto y a los estilógrafos. Poco tiempo después, los franceses en cabeza de Jean Monnet lanzan un plan para estabilizar la ausencia de carbón y acero, con la creación de un organismo que estará encargado de supervisar y repartir la producción de estos dos materiales pilares de la economía. Sólo hasta 1951 se creará la CECA (*Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier*), uno de los primeros organismos comunes europeos que propiciará más tarde el nacimiento de la Unión Europea.

Por su parte, en la Puerta Oceánica empieza el segundo eje de la trama, con el bulevar François 1, que cruza la avenida Foch a 45 grados. En el triángulo formado por estos dos ejes se inscriben las diversas funciones de comercio, como la Central de Abastos, la piscina del Comercio, el antiguo mercado y la catedral de Nuestra Señora (que data de los siglos XVI-XVII). En el cruce de las calles se encuentra la Plaza Saint-Roche consolidando un antiguo parque público junto al cementerio.

El vecindario de Saint-François, en la esquina sureste de la zona reconstruida, es una isla urbana que ha conservado la trama de sus calles cuyo origen data desde el siglo XVI. De esta manera, la ciudad reconstruida ha terminado por ser una mezcla heterogénea, a pesar de la regularidad de su trazado de retazos urbanos anteriores y posteriores a la reconstrucción. Entre los posteriores, se encuentran algunos proyectos raros o inhabituales, como las estructuras de Oscar Niemeyer que albergan la casa de la cultura, o las viviendas de George Candilis, antiguo alumno de Perret⁶.

El urbanismo del Habra: cuadrícula hipodámica o el plan de damero.

El proyecto de la reconstrucción de la ciudad corresponde a un ideal propio de la época: la creación de un conjunto homogéneo en el que todos los detalles serían contruidos bajo un mismo esquema, creando así una especie de obra de arte total a escala urbana (*Gesamtkunstwerk*). Perret no sólo dirigió el Taller de la Reconstrucción, sino que se reservó para sí mismo la concepción y construcción de algunos proyectos, entre los cuales los edificios públicos más importantes.

Una vez establecida la zona de la reconstrucción, Perret organiza una cuadrícula hipodámica que le sirve de elemento estructural para la implantación de los nuevos edificios⁷. Del concepto de cuadrícula hipodámica podemos decir que Perret ha tomado en cuenta tres de sus componentes: Las *stoas*, el *ágora* y los lugares sagrados.

Las *stoas* o pórticos, que servían como lugares de reunión, son asociadas por Perret a las calles más importantes del conjunto reconstruido. Esta sucesión de pórticos se repite en el Habra con el nombre de *Calle de Paris*, ya que atraviesa en sentido norte sur la zona reconstruida, creando desde el ayuntamiento una perspectiva hacia el mar. De hecho este modelo es asociado directamente con la *Calle Rivoli* de Paris, que comunica el *Palacio del Eliseo* con el ayuntamiento de la ciudad.



Panorámica del Habra antes de finalizar su reconstrucción

Las *ágoras* o plazas, en tomo a las que se situaban el templo, el teatro y otros edificios públicos, son instauradas por Perret como un eje central de la composición urbana, a pesar de no ser el que organiza toda la ciudad. Limitado por las calles *Louis Brindeau* y *Voltaire*, Perret ha creado un eje institucional y de representación popular de este a oeste, paralelo a la gran Avenida Foch, donde localiza la iglesia, la clínica, la Plaza Charles de Gaulle con la Casa de la Cultura, la central de abastos, la piscina de comercio, y más al este, el actual Centro de Comercio.

El ayuntamiento, que es la estructura más monumental del conjunto, con un largo de 143 metros, y en el medio una torre de 18 plantas de altura (70 metros), sería para Perret el

⁶ La plaza Gambetta, que mas tarde recibirá el nombre de Plaza Charles de Gaulle (como todas las plazas de Francia luego de la reconstrucción), quedó en el plan de la ciudad como el lugar para albergar un espacio monumental, "centro de la vida intelectual y artística del Habra". Antes de la destrucción de la ciudad éste era el lugar de mayor afluencia de la población, pues concentraba los cafés y espacios de tertulia. En 1972, la municipalidad comunista del Habra, dirigida por André Duroméa, decide construir allí la casa de la Cultura, bajo la dirección del arquitecto Oscar Niemeyer, entonces exiliado en Francia.

⁷ El empleo sistemático de una grilla regular no es una novedad. Algunos historiadores consideran al "primer" urbanista griego, Hipodamo de Mileto, como aquel que puso en uso los diseños urbanos ortogonales, a partir del empleo sistemático de la trama reticular ortofónica, en la que se identifica una jerarquía de vías, y en la que existe una relación proporcional entre las partes y el todo, siendo la manzana el elemento modular. Las manzanas son en su mayoría rectangulares, con uniformidad de tratamiento y anchuras que oscilan para su adaptación al terreno. Se utilizan las áreas civiles y religiosas como elementos que, adaptados al esquema de manzanas sirven de articulación entre zonas.

centro “sagrado” de la ciudad, pues queda relativamente aislado del conjunto urbano por una gran plazoleta que lo antecede, tal y como lo hace el ayuntamiento en París.

Tejiendo estos grandes eventos, el plan general del urbanismo del nuevo centro de la ciudad del Habra, adoptado oficialmente en 1946, consistió en la creación de cerca de 200 manzanas cuadradas de 100, 50 o 20 metros de lado, de diferentes alturas. Esta trama de manzanas se organiza correspondiendo a las coordenadas solares, que se ven rotas por la inserción del bulevar *Fraçois Premier* que, siguiendo una diagonal, delimita las manzanas irregulares.

Todas las manzanas, independientemente de sus dimensiones se estructuran a partir de un módulo de 6,24 metros de lado. Para asegurar una unidad arquitectónica, los alineamientos de las fachadas y la organización del espacio urbano han sido definidos a partir de este módulo uniforme que responde al ancho óptimo para un pórtico en concreto de la época. La aplicación de ese módulo (divisible por 6, 8 o 12) permanecía flexible a pesar de su rigidez, para adaptarse a los problemas de cada uno de los inmuebles. *Este dispositivo estético*, nota Peter Collins, *ofrece la ventaja material de abrir la vía a la estandarización y a la experimentación de nuevas técnicas*⁸. Gracias a esta técnica se logró economizar en material y en mano de obra. La modulación además permitió una construcción en tres dimensiones de la ciudad, pues desde el suelo se determinaron los puntos donde se elevó la estructura, para ir tejiendo en altura las otras partes del edificio que responden a la misma trama modular.

Las manzanas se han estructurado de tal manera que la densidad media ha pasado de 2000 habitantes por hectárea, antes de la guerra, a 800 después de ella. La baja densidad de la reconstrucción habresa responde a un interés, difícilmente definible, de “armonía urbana”. Este concepto fue establecido por el taller de Perret, para hacer evidente el intento consciente de repetición de los elementos arquitectónicos gracias a la trama estructural de la ciudad. De hecho, Perret consideraba que la armonía era un elemento partícipe de la ciudad, elemento que era visible en todos los espacios y desde todas las perspectivas: *Face à l'eau, on construira un véritable front de mer, on le découvrirá du large avant de débarquer. Il incarnera la France aux yeux des étrangers, en offrira une image noble et monumentale. D'ailleurs, ce qui distinguera Le Havre, c'est une architecture qui obéira à une loi d'harmonie*⁹.

La estructura es la que regula la ciudad, modulándola. Además, es un elemento visible en todos los edificios, pues ninguno esconde los elementos estructurales. Eso hace pensar que es la arquitectura la que domina la ciudad, y no el trazado, confiriéndole cierta uniformidad al paisaje urbano, aunque no monotonía. Otra ventaja de la adopción de la trama fija ortogonal, es la posibilidad de que los grupos de edificios pueden ser de no importa qué ancho, profundidad y altura, obviamente bajo los límites de una densidad calculada a priori, teniendo en cuenta que las columnas de los inmuebles ocupan las posiciones indicadas en el plano director. Así, mientras que el conjunto de la composición responde a un ritmo único, los edificios cortan el cielo en una silueta variada.

Adicionalmente, se diría que las formas de construcción de cada uno de los edificios, busca el asoleamiento: por ello cada uno de los espacios interiores ha adoptado dos o tres orientaciones, visibles en el espacio urbano a través de las ventanas anchas y altas. Igualmente, el concreto permitía la construcción de terrazas en los últimos pisos, en lugar de techos inclinados. *Mi concreto se basta a sí mismo*, solía decir Auguste Perret.

⁸ P. Collins, *Concrete: The Vision of a New Architecture* (1959). Versión francesa: *Splendeur du béton - Les prédécesseurs et l'œuvre d'Auguste Perret*, Hazan, París, 1995. Perret siempre se refirió a estos módulos como el empleo de una economía de escala que le permitía usar varias veces el mismo elemento arquitectónico, convirtiendo la ciudad en una gran producto de la industria.

⁹ *De cara al agua, se construirá un verdadero frente hacia el mar, que se descubrirá mucho antes de desembarcar en el puerto. Este representará a Francia a los ojos extranjeros, y ofrecerá una imagen noble y monumental. Además, lo que distinguirá el Habra, será una arquitectura que obedecerá a una ley de armonía.* En Jean-Louis Cohen, Joseph Abram, Guy Lambert (dirigé par), *Encyclopédie Perret*, Monum, Ifa, Le Moniteur, París, 2002.

Tratadas, decoradas y coloreadas, las estructuras en concreto que Perret concibió para el Habra reaccionan de manera diferente a la luz del sol. Quizás es una respuesta a la consideración del lugar: *un régionalisme bien compris consiste à respecter le climat d'une région. C'est ainsi qu'une maison de Toulon comportera moins de fenêtres ou des fenêtres plus étroites qu'une maison du Havre*¹⁰.

A pesar del poder de innovación presente en la ciudad, Perret organiza las unidades edilicias de la forma más típicamente parisina: una base de dos niveles de comercio (boutique), mientras que el cuerpo del edificio se desarrolla con una fila de balcones, dos niveles de habitación y un segundo balcón alargado. Para el coronamiento del edificio se hace un movimiento hacia atrás a partir de una altura determinada, dejando todas las cubiertas como terrazas. Y aunque se han conservado algunos edificios antiguos que quedaron en buen estado luego del bombardeo, dentro del nuevo tejido urbano, estos mantienen su estructura original y no compiten o se opacan con la ciudad reconstruida.

El Habra y la copropiedad

Anteriormente se ha hablado de la implementación de la grilla hipodámica en la ciudad nueva. Pero aparte de este dibujo esquemático de la ciudad, Perret instaura una forma de manejo de “su” ciudad, tal y como Hipódamo lo hizo al realizar los cálculos pertinentes de la cantidad de habitantes y de su división en grupos tomando en consideración su especialidad. El modelo hipodámico no es sólo un modelo planimétrico: también es una forma de organización política del territorio.

Definir la forma de organización de un proyecto urbano, es entrar a definir cómo se vincula la sociedad al espacio creado. La ciudad del Habra se dividió en dos zonas administrativas independientes: el puerto y la zona urbana. Las zonas del puerto implicadas en las actividades urbanas son dejadas en concesión a la ciudad. Las zonas urbanas gozan de una propiedad común denominada desde el inicio de la reconstrucción “Zona de Copropietarios”.

Esta copropiedad se definió bajo la figura de la administración de los edificios por una serie de sindicatos que se comprometieron a asegurar el manejo de las finanzas de los copropietarios, así como la organización de los trabajos de manutención y construcción de toda la ciudad. El concepto de copropietarios se estableció únicamente en la mayoría de bienes en la zona reconstruida. Se trataba en realidad de propietarios públicos de una parte de la estructura de la ciudad, logrando consolidar muy pocas propiedades privadas, que de hecho se localizan esencialmente en la periferia del centro.

En realidad podríamos considerar la copropiedad como una especie de democracia en miniatura. La copropiedad tiene disposiciones legales muy precisas, que están destinadas a organizar la vida en comunidad: hay una repartición de los gastos, manutención del inmueble, derechos y obligaciones de cada uno, etc. En últimas, el Habra se presenta como un esquema de organización ciudadana, tras una época en la que los conflictos humanos lograron un desastre incalculable.

Si bien todo urbanismo tiene detrás intereses políticos particulares, la ciudad del Habra es una muestra de ese interés de democratizar una ciudad que había sido feudal hasta el día de su destrucción. Es un ejemplo de organización socio-política desde la concepción urbana hasta la planeación de su organización futura. El Habra es igualmente una sumatoria de proyectos urbanos que Perret desarrolló a lo largo de su carrera como arquitecto.



Proyecto de las Ciudades-Torres. 1922

¹⁰ Un regionalismo bien entendido consiste en respetar el clima de una región. Por eso una casa en Toulon tendrá menos ventanas, o ventanas más estrechas que una casa en el Habra. *Idem*, p. 63.

Auguste Perret, urbanista “moderno”

Auguste Perret nace en 1874 en Ixelles, Bélgica, donde su padre, el tallador de piedra Claude-Marie Perret, se había exiliado tras haber participado en los levantamientos de la comuna de París en 1870. La familia regresará definitivamente a Francia cuando Auguste cumpla los 7 años de edad. Poco tiempo después, durante la exposición Universal de París de 1889, Auguste y su hermano Gustave, con tan sólo 15 y 13 años de edad, se involucran con su padre en la construcción de algunos pabellones. Dos años más tarde, Auguste será admitido en la Escuela de Bellas Artes de París.

Tras pasar por el terreno de la construcción, Perret empezó a formarse en el espíritu de las bellas artes del siglo XIX, es decir, una escuela en la que imperaba el clasicismo entendido como la repetición y el aprendizaje de la arquitectura a partir de la teoría –no la práctica– de los estilos y los tratados hechos desde el renacimiento¹¹. Sin embargo, como alumno de los grandes precursores de los nuevos materiales de construcción, Perret hereda el interés por el uso y la investigación en torno al concreto armado, consolidando su imagen de arquitecto como el maestro de dicho material.

La carrera universitaria de Auguste Perret es brillante. Entre 1894 y 1895 gana los primeros puestos de su clase, pero antes de culminar sus estudios, la expansión de la empresa familiar por fuera de la frontera francesa lo lleva a renunciar a la Escuela. Paralelamente sucede la muerte de su padre, lo que le obliga a tomar las riendas de la empresa familiar, que llamada originalmente *Perret e hijos*, cambia su nombre por el de *Hermanos Perret*, llegando a tener construcciones en Algeria, Montenegro, Bélgica, Turquía y Gran Bretaña.

Quizás las primeras obras de Auguste Perret no nos digan nada del proyecto urbano en el Habra. Sin embargo, hay una consciencia de responder a la ciudad desde la arquitectura, visible en el famoso edificio del número 25 de la calle Franklin en París, en donde la construcción de más de siete pisos, que aún debía respetar la normativa llamada “haussmanniana” se abre en forma de “U” hacia la ciudad, generando unas visuales y una respuesta única en la época¹².

Más tarde, los proyectos utópicos en la ciudad empiezan a tener cabida en el taller de Perret. En 1922 concibe lo que llamará *Ciudades-torres (les villes-tours)*, proyecto no realizado que consiste en un anillo de rascacielos periféricos a París, conectados entre sí por vías en altura, simulando una muralla alrededor de la urbe. El proyecto de las *Ciudades-Torres* trataba de suplir una alta demanda de espacio de una población que se estaba concentrando en la periferia de la ciudad y que generaba un caos en transporte como parte de la expansión de la ciudad hacia la región. Perret propone la construcción de estos grandes conjuntos para concentrar la población y cerrar la ciudad –a la manera clásica– con unas nuevas murallas mucho más permeables. Al ver estos rascacielos, podemos compararlos formalmente con la Torre de la iglesia del Habra.

Quizás este proyecto resultó en algún momento ser un modelo para las estructuras metabolicistas de los arquitectos asiáticos de la década de 1960, e incluso los proyectos más recientes de Steven Hall para la periferia de Viena.

Uno de los primeros intentos reales de reordenamiento urbano que emprende Auguste Perret será con motivo de la *Exposición Internacional de Arte y Técnica en la vida moderna*, realizada en París en 1937, gracias al concurso lanzado por las directivas de la exposición, para reorganizar la colina de Chaillot (remate del Campo de Marte al

¹¹ La Escuela de Bellas Artes, en el Quai Mallaquais en París, entonces contaba con profesores titulares como el historiador Julien Guadet, quien impuso su mirada a Grecia y Roma como la única posible. Sin embargo, en este ambiente neoclasicista, también se educó Tony Garnier, quien en 1904 propondrá la “Ciudad Industrial” como proyecto titular de su estancia en la Villa Médicis.

¹² Reglamentación urbana desde 1870 (5 pisos de altura, retroceso en terraza por encima de los 17,54 metros de altura).

costado derecho del Sena). De todos los proyectos presentados, el de Auguste Perret es el más ambicioso, y será el primero en ser elegido, a pesar de no haber sido construido¹³. La propuesta hecha por Perret no se contentaría con transformar el Palacio del Trocadero, sino que además de pensarlo como un enorme auditorio, lo enlazaría con un proyecto de urbanismo que habría cambiado considerablemente la cara de París: el proyecto consistía en construir una vía triunfal que unía la Puerta Dauphine con la Plaza de Italia, para crear así una perspectiva similar a la de los Campos Eliseos, pero en el costado izquierdo del Sena.

En 1942 consigue el proyecto de la reconstrucción de la Estación de Trenes de Amiens. Ninguno de sus grandes proyectos urbanos anteriores habían visto la luz, así que esta intervención, en el corazón de la capital de la Picardie, le ofrece a los hermanos Perret la oportunidad de verificar la validez de las herramientas urbanas, que habían forjado a lo largo de la década de 1930. Los elementos del programa (Estación de trenes, torre de negocios, viviendas, comercios) se organizan alrededor de una plaza cuadrada marcada por una torre que jerarquiza la organización de la ciudad.

La obsesión por las perspectivas urbanas como la que le presentaban los Campos Eliseos, llevó a Perret a imaginar grandes proyectos que desarrollaran este tipo de ilusiones. La perspectiva urbana en términos haussmannianos, que era considerada más un embellecimiento estratégico, para Perret es una toma de conciencia del paisaje. El paisaje urbano es siempre una especie de cuadro, de motivo que ha de ser enmarcado; en la ciudad con la calle, en la vivienda con la ventana.

Y es precisamente por esta forma de entender el paisaje urbano que Perret emprende una serie de discusiones contra los arquitectos “jóvenes”, Le Corbusier y Robert-Mallet Stevens, sobre el tamaño de la ventana. Para Perret la ventana era el elemento clave que iniciaba un diálogo entre la ciudad y el edificio. Por eso, la ventana en Perret no podía ser la “ventana alargada” de Le Corbusier, porque la ciudad no debía verse en forma panorámica, sino como un cuadro, un paisaje determinado por el suelo, la ciudad y el cielo. De hecho Perret es un parisino que toma como modelo su ciudad natal: *Perret fue conservador, incluso heredó demasiados rasgos de la clase de trabajadores parsimoniosos de que surgió. Pero era un parisino que amaba París; que gozaba con su carácter, sus tradiciones, su atmósfera y con la manera de vivir de sus gentes, y fue en París donde más construyó*¹⁴.

A pesar de aplicar una forma reticular sobre el Habra, era la búsqueda de construcción de la perspectiva lo que lo guiaba. La estructura de la ciudad se conformaba toda en un triángulo visual compuesto por la plaza del ayuntamiento, la Puerta Oceánica y el frente sur del mar; definiendo los grandes espacios públicos, relacionados entre sí por largas vías: la Avenida Foch, la Calle de París y el bulevar François 1er. Quizás por eso no es casualidad que las vías principales del Habra, la Avenida Foch y la Calle de París, tengan un referente directo con París. La *Avenida Foch* es comparada con los Campos Eliseos; mientras que la *calle de París* es fácilmente comparable con la *Rue de Rivoli*.

La avenida Foch se concibió como el gran eje estructural, que superaría incluso las dimensiones de la Avenida de los Campos Eliseos en París. Es la principal vía de acceso a la ciudad desde el mar. Está constituida por una calle central y dos calles que a manera de bahías permiten la instalación del comercio. Los edificios de la avenida fueron terminados en 1954 la mayoría, y todos cuentan con cinco plantas de altura. Las fachadas han sido decoradas con bajos relieves que representan a los “habreses”

¹³ El proyecto no se construye debido a los cambios las directivas de la Exposición.

¹⁴ COLLINS, Peter, *Los ideales de la arquitectura moderna; su evolución (1750-1950)*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1973; p. 307.



El Habra hoy en día (1999). La torre de la iglesia de Saint-Joseph.

más célebres. Así los Campos Eliseos se vuelven para Perret una herramienta que no es exclusivamente espacial, pues parte de la simbología agregada que tiene esta avenida está inscrita también en el Habra.

Maurice Aymard sostiene que *el urbanismo moderno nace en el mediterráneo con Hipodamos de Mileto, inventor de los planos en forma de tablero de damas*¹⁵. Pero más que un urbanismo moderno, lo que pone en marcha Perret es la combinación de la planificación urbana como lo hicieron los planeadores durante el siglo XIX y los ideales sociales que heredan los arquitectos de principios de siglo XX. Por eso desde Idelfonso Cerdá y Haussmann, con referencia a Hipódamo, Fourier y los arquitectos socialistas, el urbanismo del Habra está a medio paso entre la ciudad del bloque, como la ha llamado Philippe Panerai¹⁶, y la ciudad de las manzanas: un resumen urbano de los siglos XIX y XX. ¿Acaso los ideales de Perret no se acercan más a las utopías que desde principios del siglo XIX cuestionan la ciudad, y en las que el objetivo de su construcción y planeación es “encontrar una ubicación ventajosa para todos, en un sistema que permita continuar de forma ilimitada el progreso técnico”¹⁷?

Conclusión: la ciudad en concreto

La reflexión que hemos hecho sobre el Habra nos plantea una serie de interrogantes que puedan dar inicio a una investigación mucho más amplia. El primer paso para ello es afirmar que lo planteado por Perret es un modelo de ciudad.

La particularidad del Habra viene del hecho de haber optado por un plan director de reconstrucción, en el que la arquitectura de la ciudad resulta una interpretación de una teoría de la arquitectura heredada de la Escuela de Bellas Artes, pero también de un plano base de trama ortogonal, que si bien determina las dimensiones básicas de la forma urbana, decide de paso las dimensiones mínimas al interior de la vivienda: una trama macro que define el espacio urbano, no está en contravía de la definición –para algunos insólita– del elemento más pequeño al interior de la vivienda.

¹⁵ AYMARD, Maurice, “Espacios”, en Fernand Braudel, *El Mediterráneo*, México, F.C.E. 1995, pp. 172-204.

¹⁶ PANERAI, Philippe, Jean CASTEX, *Formes urbaines, de l’îlot à la barre*, Editions Parenthèses, Paris, troisième édition, 2001.

¹⁷ BENÉVOLO, Leonardo, *Orígenes del Urbanismo moderno*, Celeste ediciones, Madrid, 1992; p. 10.

El manejo simultáneo de diferentes escalas de intervención, permite estructurar una idea de conjunto, que es lo que hace del Habra y de Perret ejemplos excepcionales –modelos- en la historia del urbanismo.

La vuelta al urbanismo autoritario firmado por un sólo arquitecto, nos hace cuestionar el urbanismo de los siglos XIX y XX. Quizás una ciudad como el Habra es la oportunidad que todos los arquitectos modernos estaban esperando: la destrucción. Perret ha logrado un conjunto urbano sólido, heterogéneo y coherente, que se aleja de los postulados del CIAM, y se acerca a la ciudad clásica, al modelo ideal.

El Habra es pues un ejemplo de urbanismo y arquitectura, que a pesar de contar con tan sólo 50 años, es propia a la enseñanza de la Escuela clasicista. De ser verdad, ¿la mezcla de ciudades desde el modelo griego y las intervenciones haussmannianas nos daría pie para hablar de un eclecticismo del siglo XX?

A pesar de su juventud, el Habra ha demostrado que toda ciudad, incluso hasta la más moderna, sufre un proceso de acumulación. De hecho el Habra de Perret

tendrá una nueva intervención a manos del arquitecto Jean Nouvel. En tres años aproximadamente, veremos qué tipo de diálogo generará el arquitecto lionés, con el maestro de los maestros, con Auguste Perret.

Lo que no se puede negar es que el Habra permanecerá como patrimonio de la humanidad gracias al trabajo liderado por Auguste Perret.

El que, sin traicionar las condiciones modernas del programa, o el uso de materiales modernos, produce una obra que parece que siempre haya existido; el que, en una palabra, es vulgar, puede descansar satisfecho. El asombro y la exaltación no permanecen, son sentimientos contingentes y anecdóticos. El verdadero deseo del arte es llevarnos dialécticamente de satisfacción en satisfacción, hasta sobrepasar la simple admiración para llegar al placer en su forma más pura¹⁸.

¹⁸ Peter Collins, *Los ideales de la arquitectura moderna*, Barcelona, Gustavo Pili, 1973.

Imágenes tomadas de BRITTON, Karla, (2001). *Auguste Perret*. Phaidon. Londres.

BIBLIOGRAFÍA

- BRITTON, Karla, (2001). *Auguste Perret*. Phaidon. Londres.
- BAROT, SYLVIE, Claire ETIENNE-STEINER (1994). *Le Havre - Auguste Perret - Le Centre Reconstitué, aux itinéraires du patrimoine*. Édité par la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Haute-Normandie en collaboration avec la Ville du Havre.
- COHEN, Jean-Louis, ABRAM Joseph, LAMBERT, Guy (dirs.) (2002). *Encyclopédie Perret Monum*, Ifa, Le Moniteur. Paris.
- CULOT, Maurice, PEYCERÉ, David et RAGOT, Gilles (dirs.) (2000). *Les frères Perret, l'œuvre complète, archives d'Auguste Perret (1874-1954) et Gustave Perret (1876-1952), architectes-entrepreneurs*, Ifa-Norma. Paris.
- COLLINS, Peter (1995). *Concrete: The Vision of a New Architecture. A study of Auguste Perret and his Precursors*, New York, Horizon Press, 1959. Traducción francesa: *Splendeur du béton Les prédécesseurs et l'œuvre d'Auguste Perret*, Hazan. Paris.
- DE LA PORTE, Gilles (dir.) (1992). *Le Havre - Volonté et Modernité. "La Galerne"*. Paris.
- DIEUDONNÉ, Patrick (dir.) (1994). *Villes reconstruites, du dessin au destin*. L'Harmattan. Paris.
- ETIENNE-STEINER, Claire (1999). *Le Havre, Auguste Perret et la reconstruction*. Inventaire general/AGAP. Rouen.
- FRAMPTON, Keneth (1996). *Studies in tectonic Culture: The poetics of Cosntruction in Nineteenth and Twentieth Centuries*. MIT Press Cambridge.
- GARGIANI, Roberto (1994). *Auguste Perret, la théorie et l'œuvre*. Gallimard-Electa. Paris.
- KOPP, Anatole, BOUCHER, Frédérique et PAULY, Danièle. *L'architecture de la Reconstruction en France 1945 - 1953*. Le Moniteur. Paris. 1982
- VAYSSIÈRE, Bruno (1987). *Reconstruction-Déconstruction*. Picard. Paris.
- VOLDMAN, Danièle (1997). *La Reconstruction des villes françaises, histoire d'une politique*. L'Harmattan. Paris
- ZAHAR, Marcel (1959). *D'une doctrine d'Architecture - Auguste PERRET*. Édité par Vincent, Freal et Cie. Paris.