



## L35 Arquitectos CENTRE D'AFFAIRES DE LA GARE DE PERPIGNAN (FRANCIA)

El Centre del Món (el nombre del conjunto que alude a las palabras de Dalí sobre la estación de Perpignan) concentra diferentes usos (comercial, servicios, hoteles y oficinas), organizados alrededor de las nuevas instalaciones de la estación del TGV.

### Datos del edificio

**Nombre:** Centre d'Affaires de la Gare de Perpignan

**Localización:** 35, Boulevard Saint Assisclé 66000 Perpignan

**Usos:** Estación de tren y de autobuses, Centro comercial, Oficinas, Hotel, Deportivo

**Superficie construida:** 71.145 m<sup>2</sup>

**Presupuesto:** 75.500.000 euros

**Arquitectos:** L35 Arquitectos

**Colaboradores:** Jacques Giribet y Jean-François Lopez

**Promotor:** Metrovacesa Méditerranée

**Estructura:** Hormigón armado - Forcimsa

**Fachada:** Fachada ventilada vidrio - Acieroid

**Control de calidad:** SOCOTEC

**Instalaciones:** BETEM Ingénierie

**Fotografías:** Nicolás Pinzón - L35

### Biografía

L35 es un estudio internacional de arquitectura con oficinas en Barcelona, Madrid, París y Casablanca y estudios asociados en Ginebra, Sao Paulo y Buenos Aires. Su obra abarca la práctica totalidad de tipologías arquitectónicas en proyectos de gran tamaño y complejidad. El equipo cuenta con 15 socios que dirigen la actividad del grupo.

Gran parte del trabajo de L35 se nutre de los concursos ganados, desde el de la Universidad Politécnica de Valencia hasta los más recientes: Les Escales en Casablanca, Le Méridien en Tarbes, y un complejo multiusos en Agadir.

Entre sus principales realizaciones figuran: el conjunto terciario Centre Caixa, Deportivo Lúdic Diagonal y C.C. La Maquinista, en Barcelona, Sede Iberdrola en Valencia, Estación del AVE en Antequera, C.C. Islazul, en Madrid, Centro lúdico-deportivo Vitam' Parc, en Neydens, Centro de usos mixtos Polygone Béziers.

Actualmente están en ejecución, entre otras, las obras del Centro lúdico-comercial Puerto Venecia, en Zaragoza; Parc Sant Jordi, en Reus; C.C. y cultural Muelle Uno, en Málaga; C. C. Borj, en Fez (Marruecos) y la reforma del C. C. y de ocio Maremagnum, en Barcelona. El estudio tiene además proyectos en curso en Polonia, Bulgaria y Rumanía, entre otros países.

El equipo, que ha sido reconocido en numerosas ocasiones por la calidad de sus diseños, compagina su actividad creativa con tareas docentes en la universidad.

El anuncio de la llegada de la línea de Alta Velocidad a Perpignan fue el desencadenante de una operación de transformación del barrio de la estación, impulsada por el Ayuntamiento de la ciudad, en el marco de la cual se proyectó la construcción del nuevo intercambiador de Perpignan. Este proyecto no sólo incluye la nueva estación para el tren de Alta Velocidad y una estación de autobuses si no que, a instancias del Ayuntamiento y de los servicios de urbanismo, acoge otras actividades que participan de la vida de la ciudad. Es decir que en él se producen intercambios sociales, económicos y culturales, lo que lo convierte en un edificio "mixed use". Es además uno de los elementos clave de la operación de revitalización del barrio de Saint Assisclé (situado al Oeste de la estación de tren, se encontraba relativamente aislado a causa de la barrera arquitectónica que suponía la vía férrea) y un verdadero motor de desarrollo de la ciudad.

Así pues, El Centre del Món (nombre que se ha dado al conjunto, aludiendo a las famosas palabras de Dalí acerca de la estación de Perpignan) concentra diferentes usos (comercial, servicios, hoteles y oficinas), todos ellos organizados alrededor de las nuevas instalaciones de la estación del TGV.

### EL PROGRAMA

El Centre del Món es un conjunto que reúne diversos elementos que se complementan:

- La estación del tren de alta velocidad está situada en la planta calle del complejo. Se accede a ella desde la plaza exterior y también desde la galería comercial. Conecta con los andenes situados al mismo nivel y, a través de un pasa-

je peatonal subterráneo, con los andenes centrales. La nueva estación comunica además con la antigua, situada del otro lado de las vías, así como con el parking subterráneo, ubicado debajo de la estación de autobuses.

- La estación de autobuses, situada al sur del conjunto, utiliza el mismo lenguaje arquitectónico. En la fachada sur del complejo se ha fijado el gran reloj de la estación, visible desde lejos.

- El programa comercial se reparte en tres niveles: el nivel +1, la planta baja y una parte del nivel subterráneo, en el que además se ha abierto un nuevo pasaje peatonal que permite cruzar de un lado al otro de las vías, conectando así un espacio hasta entonces de difícil acceso. A lo largo de su recorrido se encuentra una gran plaza abierta que refuerza el vínculo con resto del proyecto.

En los dos niveles superiores, dos plazas dan ritmo y variedad al conjunto, interrumpen la sucesión de locales comerciales, distribuidos a lo largo de un eje central que atraviesa el complejo de norte a sur siguiendo el trazado de las vías. Pese a estar al aire libre, tanto el recorrido como las plazas están protegidos de la lluvia y del sol por una cubierta y varias marquesinas, lo que hace que pasear por el centro sea comparable a hacerlo por una calle, pero con un mayor nivel de confort. Por otra parte, esta opción permite ahorrar energía y posibilita una ventilación natural.

- Las oficinas ocupan los tres niveles superiores de los cuatro edificios situados más al sur del conjunto, en las esquinas de la plaza de la estación. Sus fachadas dan al boulevard, a los andenes y a la calle comercial. Se puede acceder a ellas desde dicha calle interior así como desde el



La descomposición del conjunto en varios volúmenes separados, divididos por la calle interior y las plazas, le permite mantener una escala urbana similar a la de las construcciones vecinas, reduciendo así el impacto general del conjunto y posibilitando su integración a la trama urbana.

La singularidad del proyecto radica en tres elementos principales: la larga fachada exterior, de vivos colores, la cubierta, que evoca una ola, y el volumen del fitness, con su sorprendente forma que destaca en el conjunto del proyecto.

Se ha procurado reducir el consumo de energía: las fachadas son macizas, están hechas de bloques de hormigón, y tienen aislamiento exterior y revestimiento ventilado de vidrio. Esta disposición aporta una excelente inercia térmica, un buen aislamiento y un buen control del asoleamiento.

Boulevard Saint Assisclé. Los edificios están conectados entre sí a través de pasarelas sobre la calle interior, lo que confiere al conjunto un ambiente más dinámico.

- En los tres niveles superiores de los dos edificios situados al norte del conjunto se encuentran los dos hoteles, que comparten una recepción así como el comedor, la sala de congresos y la terraza-bar, entre otros servicios.

- Además, el conjunto cuenta con cuatro niveles de aparcamiento para un total de cerca de 1000 plazas.

- Finalmente, está prevista la construcción de un volumen independiente situado en el extremo norte del conjunto, destinado a acoger un espacio deportivo urbano. Su llamativa forma orgánica contrasta con la ortogonalidad del resto del complejo, lo que lo convierte en un hito a nivel urbano.

### LA INSERCIÓN URBANA

A nivel formal "El Centre del Món" supone, por sus importantes dimensiones y su expresión arquitectónica, un referente urbano, telón de fondo de la perspectiva de la antigua estación que se puede apreciar desde la avenida del General De Gaulle y la plaza de Cataluña. Sin embargo, la descomposición del conjunto en varios volúmenes separados, divididos por la calle interior y las plazas, le permite mantener una escala urbana similar a la de las construcciones vecinas, reduciendo así el impacto general del conjunto y posibilitando su integración a la trama urbana, sin por ello sacrificar su singularidad.

### LA EXPRESIÓN ARQUITECTÓNICA

La singularidad del proyecto radica en tres elementos principales: la larga fachada exterior, de vivos colores, la cubierta, que evoca una ola, y el volumen del fitness, que formalmente destaca en el conjunto del proyecto.

El tratamiento cromático de las fachadas, cuyos vivos colores remiten a los del Mediterráneo, a su luz, así como al logo de la Agglomération de Perpignan (que se compone de paralelogramos rectángulos de color amarillo, rojo, azul y verde), es probablemente el aspecto más distintivo del proyecto. Partiendo de estos colores se ha pixelado toda la fachada en una composición horizontal que, del azul profundo al rojo intenso, de norte a sur, va calentándose y, a la vez, dotando al conjunto de un dinamismo y una linealidad coherente con la fuerte identidad del tren de Alta Velocidad. El resultado es altamente plástico, cada fachada parece un cuadro. Para no romper este dinamismo la posición de las aberturas no responde a una trama o a un orden evidentes.

Por su parte, la cubierta de la calle interior se desarrolla a la largo de todo el complejo. Está compuesta por paneles de vidrio fotovoltaico que permiten filtrar el sol para impedir el sobrecalentamiento de



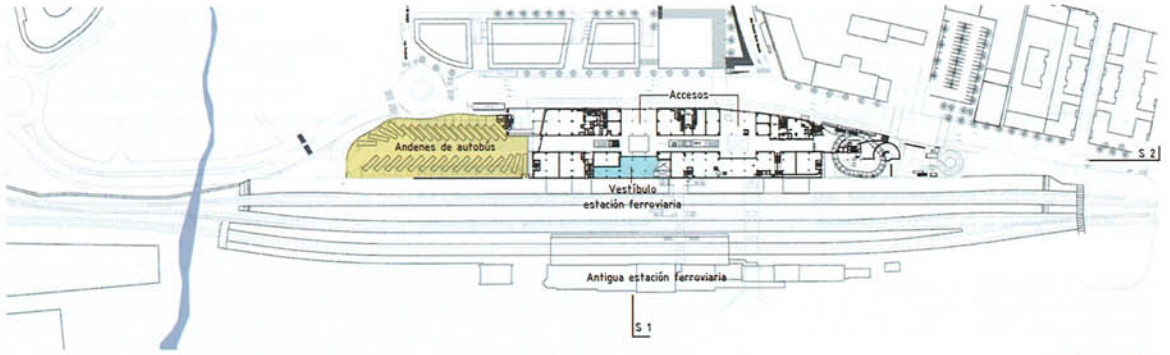
la calle interior a la vez que generan electricidad, con el objetivo abastecer el edificio. Visualmente este elemento de cubierta aspira, a través de su forma ondulada, a ser una señal de identidad visible desde la distancia.

En cuanto a la sorprendente forma del volumen del fitness, fue posible diseñarla gracias a la gran libertad formal que permiten las características de un equipamiento deportivo urbano. Su concepción fuera de escala y su forma orgánica atraen las miradas y constituyen un elemento muy atractivo.

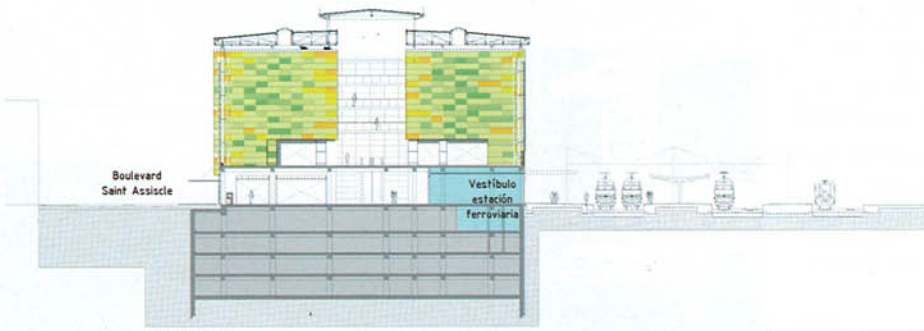
### UN PROYECTO SOSTENIBLE

Desde el primer momento se buscó reducir el impacto medioambiental del proyecto. Por ello se han utilizado materiales de gran durabilidad

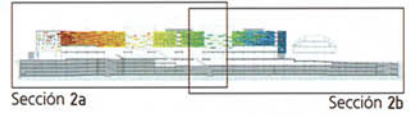
pero fácilmente reciclables en caso de reforma (hormigón, vidrio, algunos elementos metálicos, cerámica, madera) y se ha evitado todo lo posible el uso de materiales sintéticos derivados de los hidrocarburos. Se ha procurado también reducir el consumo de energía: las fachadas son macizas, están hechas de bloques de hormigón, y tienen aislamiento exterior y revestimiento ventilado de vidrio. Esta disposición aporta una excelente inercia térmica, un buen aislamiento y un buen control del asoleamiento. Por otra parte, la maquinaria y las diferentes instalaciones presentarán un alto rendimiento energético para evitar las pérdidas de energía. Finalmente, se instalarán paneles solares en las cubiertas planas para precalentar el agua sanitaria de los hoteles, oficinas y fitness.



■ Emplazamiento

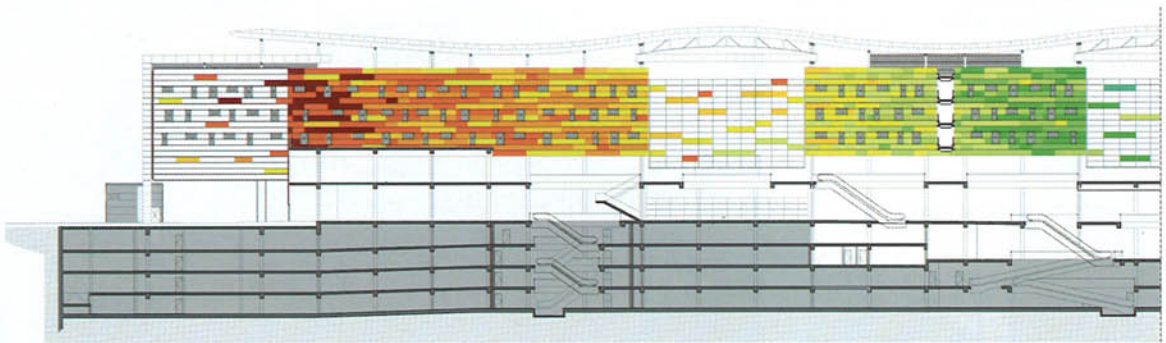


■ Sección 1

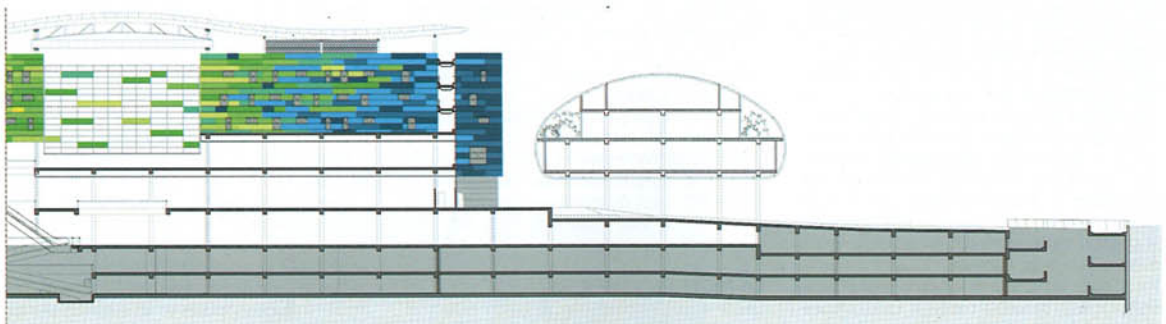


Sección 2a

Sección 2b



■ Sección 2a



■ Sección 2b