

**ADVERTIMENT.** La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX ([www.tesisenxarxa.net](http://www.tesisenxarxa.net)) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

**ADVERTENCIA.** La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR ([www.tesisenred.net](http://www.tesisenred.net)) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

**WARNING.** On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX ([www.tesisenxarxa.net](http://www.tesisenxarxa.net)) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author



**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CATALUÑA**

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona  
Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio  
Doctorado en Urbanismo

Tesis Doctoral

**MOVIMIENTO MODERNO Y LOS PROYECTOS DE LAS  
ESTACIONES TURISTICAS DE LANGUEDOC-ROUSSILLON:**

**La Grande-Motte y Port Leucate-Barcarès.**

Realizada por:

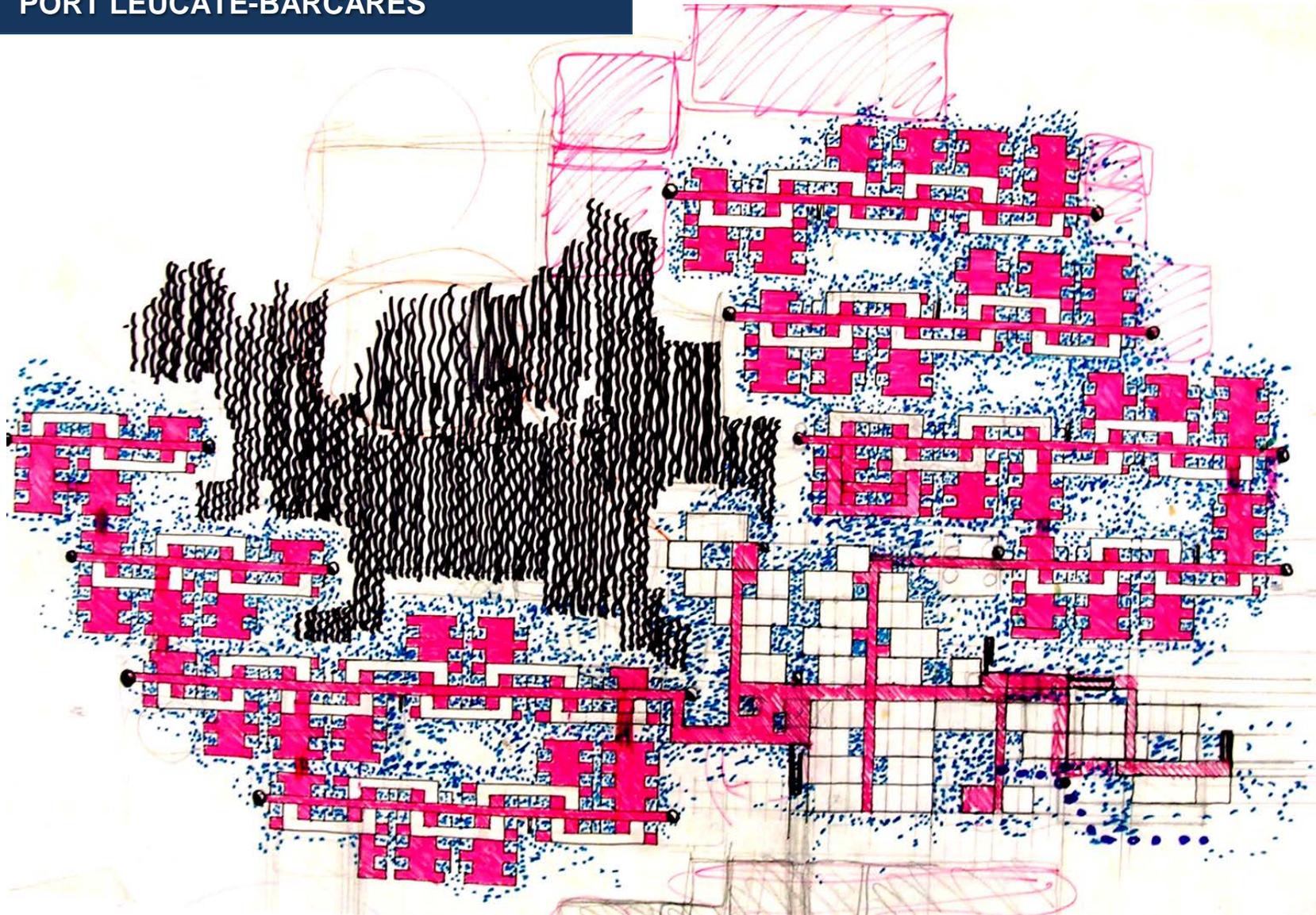
**Arq. Izol Emilia Marez López**

Director de Tesis:

**Dr. Ricard Pié Ninot**

Barcelona, España. 29 de febrero de 2012.

## 6. PROYECTO DE LA ESTACIÓN TURÍSTICA PORT LEUCATE-BARCARÈS





El análisis de los anteproyectos de la estación Port Leucate-Barcarès de Georges Candilis demuestra la adaptación de los conceptos teóricos formulados anteriormente por el arquitecto en su etapa de trabajo con sus compañeros Alexis Josic y Shadrach Woods inmersos en la etapa revisionista de los principios modernos de la Carta de Atenas al frente del TEAM 10. Los principales proyectos del Equipo Candilis-Josic-Woods ya estudiados en el capítulo tercero sirvieron de apoyo para la comprensión del proyecto de la estación turística.

El anteproyecto de Port Leucate-Barcarès representa la mayor influencia de los conceptos modernos del Equipo Candilis-Josic-Woods. Un primer esbozo de la estación muestra una megaestructura que recorre todo el sitio. La concepción urbana del proyecto final de Port Leucate-Barcarès se basó en los conceptos de zonificación y jerarquía urbana con privilegio al peatón. Por lo tanto, se manifestó la integración del concepto *stem*, utilizado por Candilis en sus conjuntos de viviendas. La concepción arquitectónica de la diversidad de hábitat de vacaciones represento los estudios anteriores de Georges Candilis en su preocupación de resolver los problemas de vivienda para las clases menos privilegiadas. El equipamiento urbano-turístico adaptó el sistema *web* y utilizó las tramas direccionales para su concepción.



## 6.1 CABINET DE GEORGES CANDILIS

En la concepción y construcción de la estación turística Port Leucate-Barcarès, el arquitecto Georges Candilis no trabajó con sus compañeros de muchos años: Alexis Josic y Shadrach Woods. En esta ocasión creó un *cabinet* alterno que se dedicó exclusivamente a este proyecto. Candilis, quien estuvo al frente del *cabinet* como *architecte en chef* de la nueva estación se rodeó de un grupo de jóvenes arquitectos que trabajaron como colaboradores en diferentes proyectos: Mario Bonilla, D. W. Dreysse, **Bernard Tschumi**, Mel G. Zogas, G. Wursteisen, M. E. Sala, S. Sérikoff, G. Varnitzky, Z. Knyszewsky, Fernando Montès, Jean Boulbet, Maria Kandreviotis, Anja Blomstedt, Roger Anger, Mario Heymann, Y. Cadic, A. Fischer y el Atelier Gardia-Zavagno.

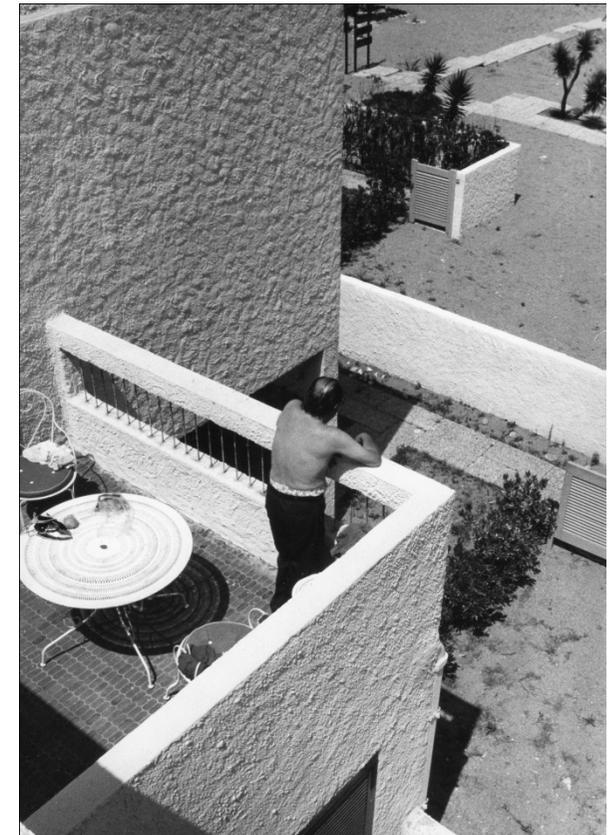
Después de pasar casi 15 años dedicados al proyecto de Port Leucate-Barcarès en 1977, Georges Candilis fue sustituido como *architecte en chef* por el arquitecto Michel Duplay, quien no ocultó en ningún momento la ruptura profunda con la concepción original, de la cual, rechazó el carácter repetitivo demasiado marcado. Duplay propuso para la arquitectura de la estación colores cálidos y vivos (ocre, amarillo, rosa y salmón), edificaciones de mediana altura, construcciones con terrazas, logias y espacios exteriores. Como el mismo lo dijo, con la intención de rencontrar la escala humana y la comunicación entre los espacios de la estación: *«Les collectifs?, ils sont trop hauts, trop fonctionnels et disparates. Ce que je cherche maintenant c'est à définir une architecture plus vivante, plus colorée, moins haute, qui ne coup pas la plage de l'arrière, mais soit plutôt un lieu»*<sup>240</sup>.

### 6.1.1 FONDO DE ARCHIVOS DE GEORGES CANDILIS

El arquitecto Georges Candilis nació en Bakou en 1913 y murió en París en 1995. El fondo de archivos de su trabajo durante el periodo de 1955-1978, fue donado a la *Direction des Archives de France*, posteriormente depositado en 1994 en el *Centre Georges-Pompidou* y

<sup>240</sup> «Los colectivos?, son demasiados altos, demasiados funcionales y contrastantes. Eso que busco yo ahora es para definir una arquitectura más animada, más expresiva, menos alta, que no afecte a la playa, pero que sea más bien un lugar». Le futur de l'unité touristique: retrouver l'échelle humaine. *L'indépendant*, 13 de Julio, 1978.

en 1997 en el *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*. La mayor parte del archivo fue donado por la familia del arquitecto después de su muerte. En 2005, un complemento del archivo fue aportado por **Yannis Tsiomis**, historiador y arquitecto, antiguo colaborador de Candilis. El fondo de archivo de Georges Candilis incluye una buena parte de los principales proyectos en Francia, Medio Oriente, África del norte y América latina (**Figura 6-1**). Además, el *Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture* posee la producción teórica del arquitecto y una serie de publicaciones realizadas a partir de las investigaciones en el fondo de archivos.



**Figura 6-1. Georges Candilis en la terraza de una villa de Port Leucate-Barcarès.**

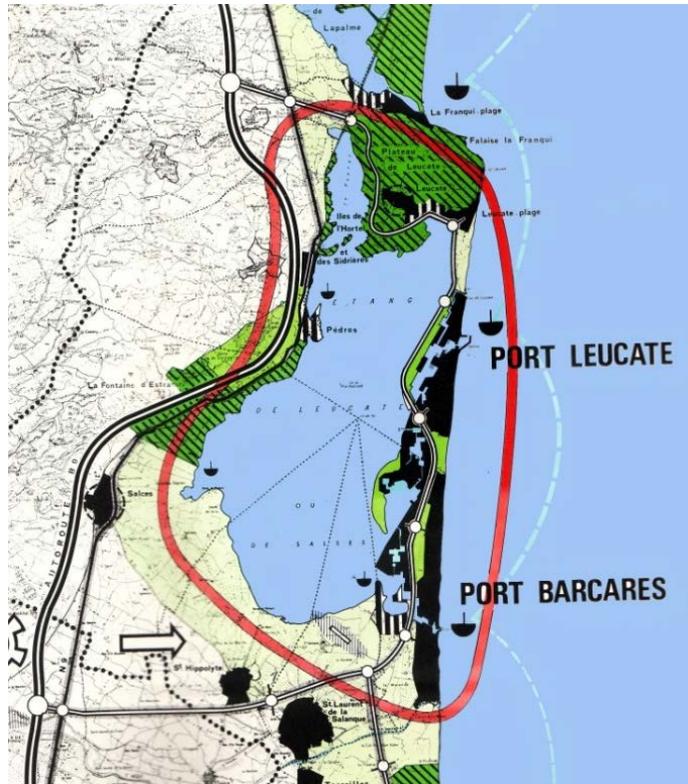
Fuente: Fondo CANGE-G. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

## 6.2 ASPECTOS GENERALES

### ESTACIÓN TURÍSTICA PORT LEUCATE-BARCARÈS

Architecte en chef: **Georges Candilis**

Maître d'ouvrage: **Leucate: S.E.M.E.A.A.  
Le Barcarès: S.E.M.E.T.A.**



### 6.2.1 LOCALIZACIÓN, GEOGRAFÍA Y PAISAJE

La estación turística Port Leucate-Barcarès pertenece a la unidad turística del mismo nombre. Se encuentra dentro del radio de acción de la ciudad de Perpiñán. Su territorio pertenece, al sur, al Departamento de Pirineos Oriental y al norte, al Departamento de Aude. La unidad turística solo incluyó el sitio natural en donde se construyeron las estaciones turísticas Leucate y Barcarès, las cuales están unidas físicamente (Figura 5-62).

El sitio donde fue emplazada la estación era plano y pantanoso con una superficie total de 800 ha. El terreno es un lido con una extensión aproximadamente de 8 km de largo que colinda al este por el mar mediterráneo y al oeste por el *Étang de Salses-Leucate*, estanque interior de 4,000 ha.

### 6.2.2 PROGRAMA Y CONDICIONANTES

#### 6.2.2.1 Obras de infraestructura

El plan de obras de infraestructuras contemplo la creación de dos puertos y un boulevard náutico. Al norte, Port Leucate, con capacidad de 1,800 puestos fue destinado a la navegación de grandes barcos de *plaisance*. Al sur, Port Barcarès, anciano puerto de pescadores del *Grau Saint-Ange*, fue destinado a pequeños barcos, veleros y barcas de pesca.

Los dos puertos están unidos de lado opuesto al mar por un **gran boulevard náutico**, elemento que determino la organización del conjunto funcionando como eje principal. El boulevard náutico, independiente del mar y el estanque, es una sucesión de dársenas y canales dedicados a diferentes actividades náuticas: navegación con remos, con vela, a motor, *ski* náutico y natación.

Figura 6-2. Esquema director de la Unidad Turística Port Leucate-Barcarès (1972).

Fuente: Fondo CANGE-G-72-1. Dossier 236 IFA 160. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

**6.2.2.2 Número de camas y densidades**

Se contempló una capacidad de alojamiento total de **75,000** camas. Con una densidad media prevista de 100 camas/ha, la densidad varía de 0 a 400 camas/ha. La capacidad total fue repartida en varios puntos densos de la ciudad separados por espacios libres y verdes. Los espacios libres ofrecerían lugares de paseo, diversión y deportes a los futuros veraneantes.

Se pretendió obtener un marcado contraste entre las zonas de alta densidad (Hoteles, inmuebles colectivos, comercios, espacios de recreación) y las zonas residenciales de baja densidad (villas agrupadas, aisladas, *villages de vacances*, *caravaning* y *camping*). Los porcentajes destinados a los diferentes tipos de construcción en la estación fueron:

- 50% de instalaciones residenciales. El 25% destinado a construcciones de alta densidad y 25% de baja densidad.
- 25% de instalaciones hoteleras.
- 25% de áreas para *campings*, porcentaje que respeto la contribución programada para ser destinada al turismo social.

**6.2.2.3 Condiciones administrativas**

Para poner en marcha la vida cotidiana en la nueva estación turística Port Leucate-Barcarès fue necesario eliminar la separación administrativa entre los dos Departamentos que albergan las dos estaciones. Todos los responsables de llevar a cabo la construcción de la estación fueron agrupados en un *sindicato intercomunal*, que tuvo por misión buscar las soluciones comunes con la intención de crear en el futuro un organismo de administración general común.

Se trató de asegurar el buen funcionamiento de la estación mediante la puesta en marcha de manera comunitaria del servicio de transporte (terrestre y marítimo), el servicio de recolección de basura, el mantenimiento de áreas verdes, la gestión del puerto, el mantenimiento de los estanques y la rentabilidad del mobiliario urbano (luminarias, señalamiento, bancas públicas, cubiertas protectoras del sol, instalaciones sanitarias, duchas y vestidores en la playa).

**6.2.2.4 Programa Equipamiento urbano**

Equipamiento urbano y turístico		
13	Programas de viviendas individuales o apartamentos en el frente de mar, el puerto y en el estanque	
	Playa de arena fina	10 km
1	Centro comercial	40 boutiques
3	Bancos	
1	Correo postal	
1	Compañía de seguros	
1	Agencia de viajes	
1	Agencia inmobiliaria	
1	Motel	
10	Restaurantes	
1	<i>Port de Plaisance</i>	
1	Autopista	
1	Red de vías independientes	
2	Centros náuticos	
1	Escuela de vela	Ultramoderno
1	Telesquí náutico	Primero en Francia
1	Centro Ecuestre	
1	Museo de Arena	44 esculturas
1	Paquebote en la arena	<i>El Lydia</i>
1	Aeropuerto Internacional	A 20 minutos (Perpiñán)
1	Estación SNCF	A 20 minutos

**Tabla 6-1. Programa de equipamiento urbano y turístico de la estación Port Leucate-Barcarès.**  
Fuente: Propia.

## 6.3 CONCEPCIÓN URBANA

### 6.3.1 ESTUDIOS PREVIOS

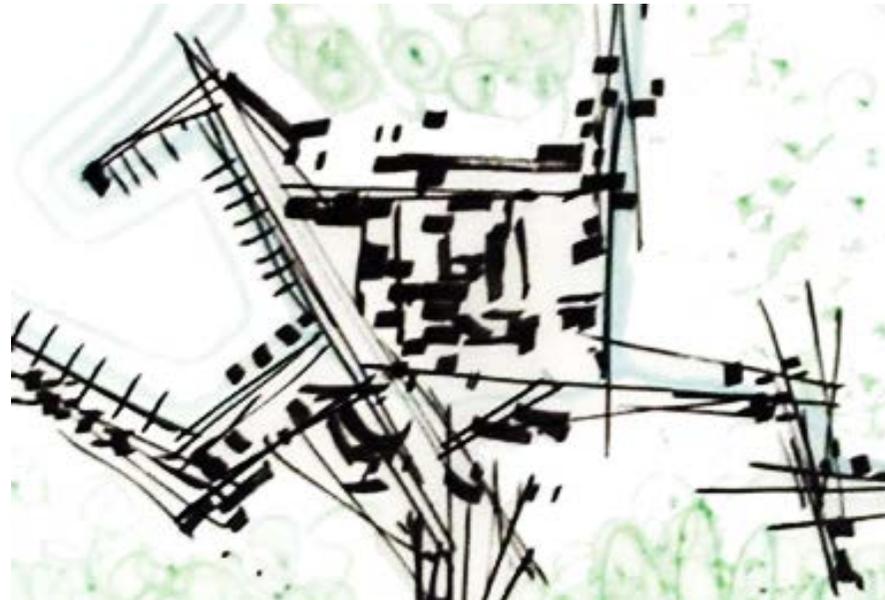
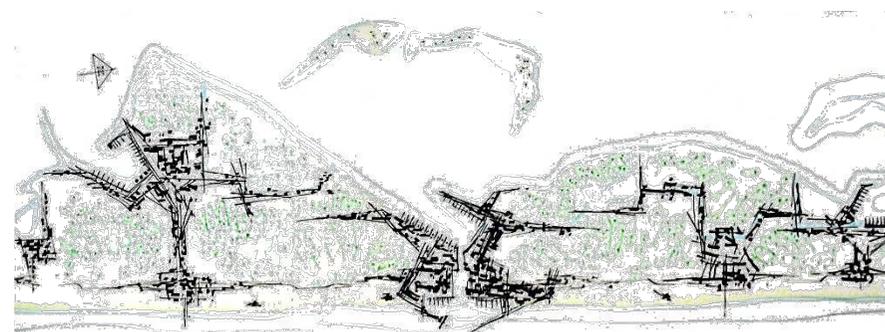
#### 6.3.1.1 Primer esquema

Durante los años de 1963 y 1964, el *cabinet* de Georges Candilis realizó una primera propuesta de la estación Port Leucate-Barcarès. El fondo del *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture* posee 3 láminas que muestran diferentes representaciones preliminares de la misma propuesta de la estación turística por parte de George Candilis y sus arquitectos colaboradores: G. Wursteisen y Mel G. Zogasas.

Una primera lámina elaborada a mano contiene un esquema preliminar de la implantación de la estación. En ella se observa el lido en un planteamiento sin importantes transformaciones del sitio, el cual se mantiene casi en su estado natural. Las dos estaciones están separadas por un canal que une el mar con el *Étang de Salses*. El *port de plaisance* principal está localizado en dicho canal con infraestructura en contacto simultáneamente con el mar y el estanque. Dos puertos menores orientados hacia el estanque están situados en ambos extremos del lido (Figura 6-3).

El esquema preliminar propuso una megaestructura zigzagueante emplazada en una gran área verde que abarca todo el lido. La megaestructura está compuesta por núcleos urbanos que concentran actividades y edificaciones de diversos tamaños, densidades y niveles (Figura 6-4). Los núcleos urbanos se emplazan en todo lo ancho del terreno para conectar al lido y al estanque. Unidos entre sí mediante ramificaciones urbanas ligeramente menos densas los núcleos urbanos abarcan el lido a todo lo largo.

Un canal navegable corre paralelamente a la megaestructura en contacto tanto con el estanque con el mar. La propuesta de este canal interior daba el carácter a la estación de una ciudad lacustre que tiene como principal objetivo el contacto directo de los habitantes con la navegación. En el proyecto final esta primera idea se transformó en un gran canal de navegación interior (boulevard náutico) y en una serie de marinas.



**Figura 6-3. Esquema preliminar de la estación Port Leucate-Barcarès (1963).**

Fuente: Fondo CANGE. Dossier 236 IFA 50/3. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

**Figura 6-4. Núcleo urbano para la estación Port Leucate-Barcarès (1963).**

Fuente: Fondo CANGE. Dossier 236 IFA 50/3. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

Comúnmente, Georges Candilis propuso megaestructuras horizontales siguiendo tramas directrices en proyectos que resultaron simétricos, regulares, flexibles y susceptibles de extensión. En esta ocasión la megaestructura parece no seguir una trama regular, el trazo es libre y orgánico y combina tipologías arquitectónicas: edificios bloques y edificios continuos (megaestructuras verticales). El *web* generado se parece más al proyecto Berlín-Hauptstadt (1957) de los arquitectos ingleses Alison & Peter Smithson.

### 6.3.1.2 Anteproyecto

El esquema preliminar sirvió de base para el desarrollo del anteproyecto de la estación Port Leucate-Barcarès. La documentación original la denomina como *Station balnéaire du lido de la côte vermeille*. Las otras dos láminas realizadas por Georges Candilis entre 1963-1964 son representaciones diferentes de un mismo *plan de masse*. En una lámina se resalta el sistema vial y estacionamientos y en otra el sistema edificado (Figura 6-6, Figura 6-7). En el *plan de masse* la propuesta del esquema preliminar se desarrolló con los mismos principios pero el emplazamiento se adaptó más al sitio y a la escala humana dejando de plantearse una gran estructura general.

El proyecto muestra una megaestructura zigzagueante emplazada en una gran área verde sin modificaciones del terreno original. Una vía principal peatonal concentra edificios en altura de hasta 12 niveles localizados en ambos lados. Esta vía recorre toda la estación y en algunos tramos paralelamente corre un canal de navegación ligera. Ambos bordes del canal fungen como espacio público y área verde. La megaestructura vertical que se forma es unida por puentes que libran el canal a 4 niveles de altura. La arquitectura volumétrica con un juego de luz y sombras es muy similar a las propuestas por Georges Candilis en el norte de África cuando trabajó para ATBAT (Figura 6-5).

La separación muy marcada del espacio público verde con el espacio privado libre genero patios y explanadas entre los edificios. Dispersos en la gran área verde se dispusieron diversos equipamientos recreativos, turísticos y deportivos, pequeños grupo de viviendas unifamiliares, inmuebles colectivos y algunas instalaciones portuarias. Al oeste de la estación la megaestructura rodea una lotificación preexistente para mantenerla intacta. Un puerto central y dos en ambos extremos del lido presentan menos capacidad e importancia que en el esquema preliminar.

Un paseo vehicular, separado aproximadamente unos 100 m del mar funciona como el elemento conector del conjunto. Paralelo al mar, el paseo vehicular recorre en línea recta todo lo largo de la estación. En este paseo vehicular convergen perpendicularmente calles peatonales y vehiculares que conectan el mar con el estanque. Un sistema de plazas de estacionamientos bordean las vías automovilísticas. Para evitar que los automóviles afecten la calle principal peatonal los estacionamientos están situados en la fachada posterior de la megaestructura vertical.

Igualmente que en el proyecto de La Grande-Motte de Jean Balladur, esta versión del proyecto de la estación Port Leucate-Barcarès eliminó el paseo marítimo tradicional paralelo a la playa y de tránsito libre. Lo que distinguió al frente marítimo es su implantación zigzagueante que produjo una fachada menos monótona y uniforme.

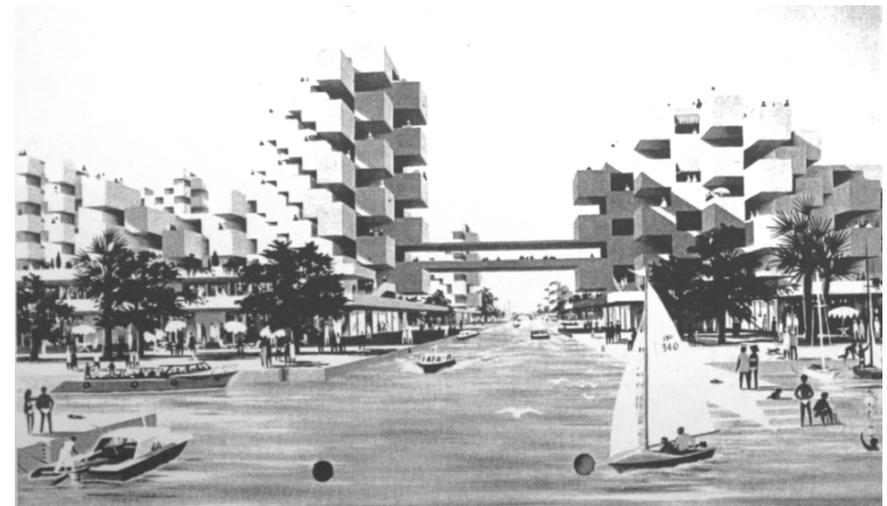
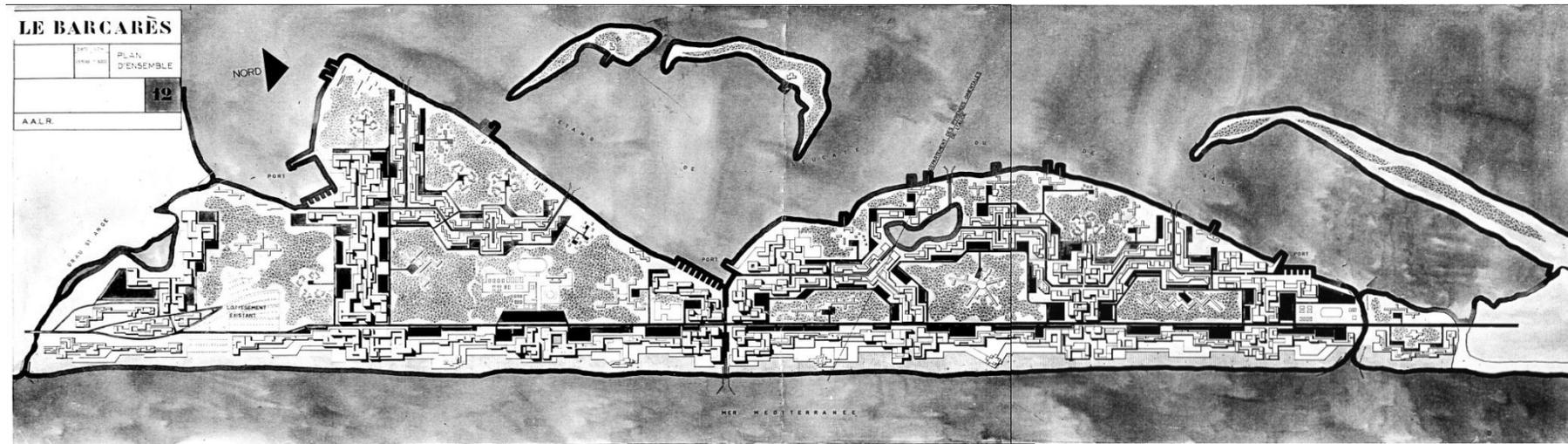


Figura 6-5. Perspectiva de Anteproyecto.

Fuente: *Paris-Match*. 1964, août, n° 799 y en *Urlaub wue die Termiten*. *Stern*. 13 noviembre 1965.



**Figura 6-6. Sistema vial y de estacionamientos de la estación balnearia del lido de la Côte Vermeille en los terrenos de Île Barcarès-Leucate (1963-1964).**

Fuente: Fondo CANGE. Dossier 236 IFA 50/3. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

**Figura 6-7. Sistema edificado de la estación balnearia del lido de la Côte Vermeille en los terrenos de Île Barcarès-Leucate (1963-1964).**

Fuente: Fondo CANGE. DOSSIER 236 IFA 50/3. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

### 6.3.2 PROYECTO URBANO

El anteproyecto de la estación Port Leucate-Barcarès sufrió un cambio radical en relación al proyecto final que posteriormente sería construido. La estación construida no mantuvo la solución de grandes estructuras concentradoras de actividades que recorre todo el terreno decantando por una propuesta urbana basada en un sistema jerárquico de vialidades que penetran la estación y permiten establecer en todo el lido los asentamientos urbanos.

Georges Candilis mencionó en su texto *Les loisirs du plus grand nombre* del libro *Bâtir la vie: un architecte témoin de son temps*<sup>241</sup> que la propuesta urbana para la estación tuvo su origen en la observación de las ciudades de la antigua Grecia. En las antiguas ciudades griegas se manifestaron todas las actividades urbanas alrededor del ágora que funciona como plaza pública y en el que se situaron los edificios de carácter público como el stoa, el gimnasio, el templo y la basílica.

Lo esencial de la actividad humana se situó al exterior, en los lugares públicos. Las viviendas fueron solamente un componente complementario de la ciudad. Por lo tanto, en Grecia las viviendas eran concebidas simples y modestas. Candilis planteó algo similar para la nueva estación: «*Alors, j'imaginé exactement la même chose pour les loisirs à Leucate-Barcarès. Les résidences n'étaient pas le plus important. Leur fonction : y passer la nuit. Elles devaient être simples et modeste. L'essentiel représentait l'équipement général, les centres publics et collectifs, les lieux de distraction, de danse, de jeu, de spectacle et de sport*»<sup>242</sup>.

En el mismo texto, Georges Candilis señaló que en las ciudades de la época el espacio público había sido olvidado por negligencia de las autoridades, quienes habían dado más importancia a la producción de vivienda por razones puramente comerciales y económicas. La preeminencia de la vivienda sobre el espacio público había prevalecido en las ciudades tradicionales.

---

<sup>241</sup> CANDILIS, Georges. *Les loisirs du plus grand nombre* en *Bâtir la vie: un architecte témoin de son temps*. Paris: Stock, 1977.

<sup>242</sup> «*Entonces, imagine exactamente la misma cosa para los loisirs en Leucate-Barcarès. Las residencias no eran la más importante. Su función: pasar ahí la noche. Debían ser simples y modestas. Lo esencial representaba el equipamiento general, los centros públicos y colectivos, los lugares de distracción, de baile, de juego, de espectáculo y deportes*». CANDILIS, Georges. *Les loisirs du plus grand nombre* en *Bâtir la vie: un architecte témoin de son temps*. Paris: Stock, 1977.

Contrariamente a lo que había estado sucediendo en las ciudades tradicionales, en el proyecto de la estación Port Leucate-Le Barcarès Candilis sugirió dar la misma importancia a ambos espacios: «*On n'a pas voulu faire la différence entre un lieu où l'on se distrait et une ville que l'on habite. Là où la maison perd de son importance et là où elle en gagne*»<sup>243</sup>.

En un texto extraído de Fondo de Archivos de Georges Candilis con el título *¿Pourquoi créer une station à Leucate-Le Barcarès?*<sup>244</sup>, se exponen aspectos que fueron considerados para la concepción urbana y arquitectónica de la estación:

- El terreno debió modelarse, secarse y nivelarse sobre el nivel del agua para transformarlo en un lugar edificable. Además, el relleno de áreas húmedas eliminó los refugios de los mosquitos contribuyendo a su erradicación.
- El perfil del borde del estanque fue definido con la ayuda de los servicios marítimos. Para convertir los estanques navegables fue necesario realizar trabajos de dragado.
- El *plan de masse* de la estación Leucate-Barcarès estableció la concepción urbana, la expresión arquitectónica, la orientación, la concentración o la dispersión de las diferentes construcciones. Flexible y realizable el *plan de masse* fue concebido para ejecutarse en varias fases y tomo en cuenta las condiciones climáticas.
- El *plan de masse* determinó los volúmenes definitivos de las construcciones e intentó mostrar un espíritu arquitectónico que respondiera a las exigencias de la vida mediterránea y del ocio.

---

<sup>243</sup> «*No quisimos hacer la diferencia entre un lugar donde se distrae y una ciudad que se habita. Allí donde la vivienda pierde su importancia y allá donde la gana*». CANDILIS, Georges. *Les loisirs du plus grand nombre* en *Bâtir la vie: un architecte témoin de son temps*. Paris, Stock, 1977.

<sup>244</sup> MOLLE, Philippe. *¿Pourquoi créer une station à Leucate-Le Barcarès?* Fondo CANGE-G. Dossier 236 IFA 317/10. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.



Figura 6-8. Sistema Edificado de la estación Port Leucate-Barcarès.

Fuente: Propia.

### 6.3.3 ESTRUCTURA URBANA

#### 6.3.3.1 Zonificación

Los barrios de la estación Port Leucate-Barcarès fueron denominados **zonas** (Figura 6-11). Asociadas con una letra del abecedario existieron zonas A, B, C, E, F, G, H, J, K, L, M, N, O y P, siendo el **barrio central** la **Zona N**. Cada uno de estos barrios de acuerdo a su situación y densidad tomaron un carácter específico para destacar la diversidad de habitar y edificar. La zonificación no maneja un principio esencial de organización simplemente los barrios forman un rompecabezas urbano organizados por un sistema vial jerárquico. Las principales zonas de la estación de acuerdo a la función que se realiza en ellas son:

**Zona de espacios libres**, está compuesta por las áreas verdes, camping-caravanning y equipamiento deportivo, zonas predominantemente de baja densidad destinadas al deporte o descanso que se localizan en el eje central longitudinal de la estación y en el borde de los estanques *Etang de salses* y *Etang de Leucate*. Por lo tanto, la estación no tiene zonas urbanizadas con vista a los estanques. Las edificaciones en esta zona son de baja altura y dispuestos de manera dispersa.

**Zona portuaria** está formada por los dos puertos localizados en cada extremo del lido, pequeños puertos interiores en el boulevard náutico y los equipamientos náuticos y portuarios que dan servicio a los usuarios: escuela de vela, talleres de reparación de embarcaciones o locales de abastecimientos de alimentos, combustible o piezas de reparación (Figura 6-9).

**Zona de baja densidad**, está compuesta por inmuebles de baja altura destinados a vivienda o equipamiento turístico. Incluye viviendas individuales (**villas, marinas**) y *villages de vacances*. Las marinas están situadas en contacto directo con el boulevard náutico. Las villas forman barrios que en algunos casos se complementa con el equipamiento urbano y viviendas colectivas lo que conlleva a considerarlas según sea el caso como zonas de mediana densidad debido a la mezcla de densidades (Figura 6-10).

**Zona de alta densidad**, está compuesta de inmuebles en altura (máximo de 10 a 12 niveles) destinados a vivienda colectiva y hoteles. En algunos sectores de la estación la zona coexiste de manera indistinta con las zonas de baja densidad. No existe preferencia de situación en la estación. Ambas son privilegiadas del contacto directo con el mar o el boulevard náutico.

**Zona comercial** está localizada en el barrio central o zona N en donde se concentran inmuebles colectivos y hoteles. Conocida como la **rue commerciale** de la estación, la zona comercial toma forma lineal y peatonal conectando el mar con el estanque con una serie de equipamientos comerciales y turísticos.

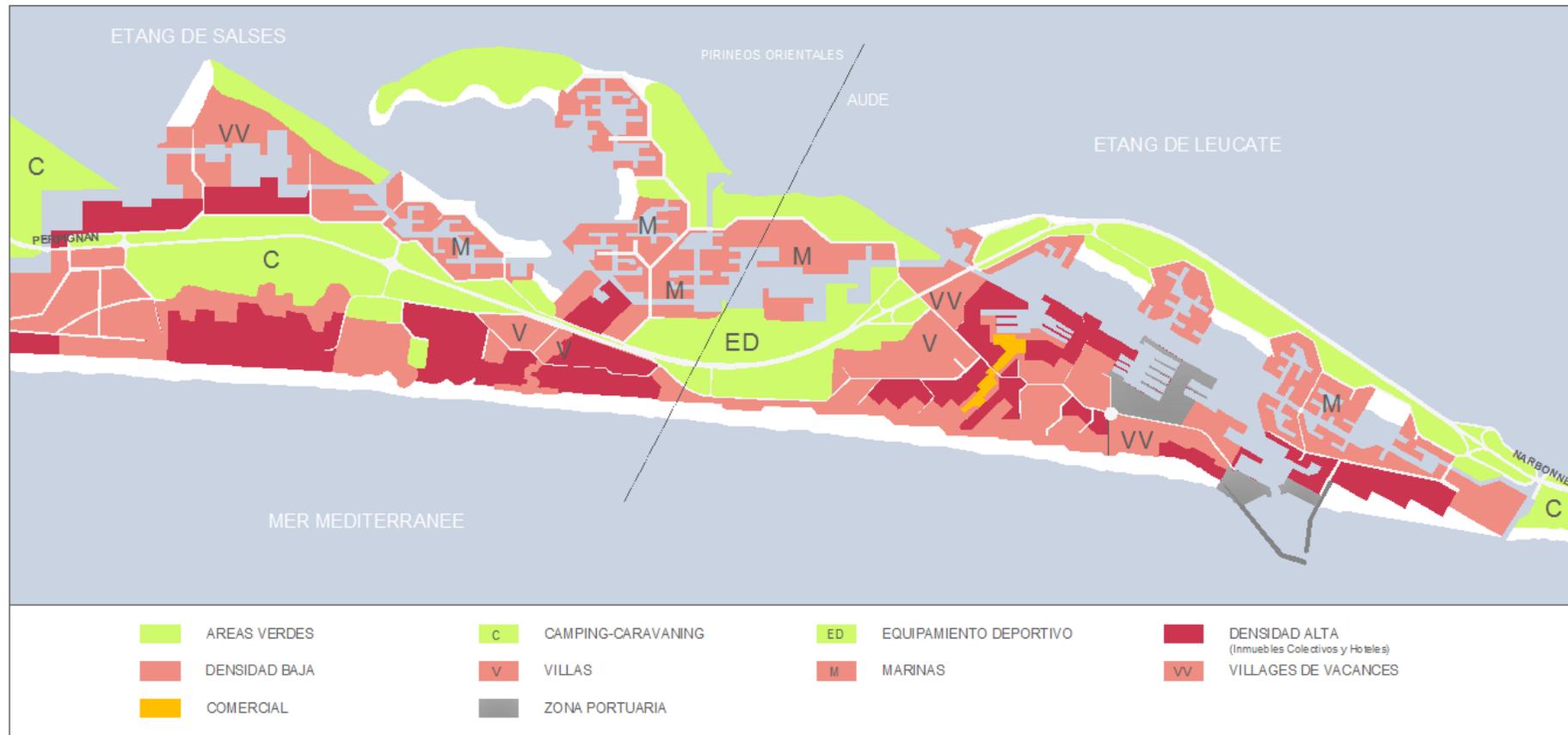


Figura 6-9. Zona portuaria, estación Port Leucate-Barcarès.

Fuente: Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, n° 2.

Figura 6-10. Maqueta. Integración de inmuebles colectivos y agrupaciones de viviendas unifamiliares

Fuente: Fondo CANGE-G. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.



**Figura 6-11. Zonificación de la estación Port Leucate-Barcarès.**  
Fuente: Propia.

### 6.3.3.2 Movilidad

La estructura vial de la estación Port Leucate-Barcarès está organizada por un **sistema vial jerárquico** en forma de racimo de uvas o clúster. Una vía primaria –rápida- atraviesa longitudinalmente la estación. Para dejar libre la costa de circulación vehicular la vía primaria pasa al centro de la estación conectándose con la autopista regional al norte y al sur (Perpiñán-Narbona) (Figura 6-16). La conexión con el exterior es mediante dos puentes localizados en estos puntos. El trazo de la vía primaria tiene forma de S, lo que produce dos grandes zonas urbanas independientes, aisladas y tranquilas con orientación tanto al estanque como al mar.

Vías secundarias emergen de la vía rápida para comunicar los espacios públicos y residenciales situados al interior de la estación. Las vías terciarias surgen perpendiculares a la vía primaria y a las vías secundarias para acceder a los barrios de habitación. En algunos casos terminan en **cul-de-sac** en beneficio de la privacidad y tranquilidad de las zonas de habitación (Figura 6-12). La **preponderancia al peatón** se estableció con una red de **andadores peatonales** entre las viviendas individuales o *village de vacances* que permiten a los visitantes acceder directamente desde el interior de la estación a la playa (Figura 6-13, Figura 6-14).

Una red de estacionamientos públicos fue situada en lugares estratégicos para evitar la penetración de automóviles a los barrios de habitación. Los estacionamientos públicos preponderantemente están localizados en las zonas de alta densidad. Se accede a los núcleos de estacionamiento desde las vialidades secundarias. Algunos núcleos de estacionamiento están comunicados directamente con la playa. El *promenade de mer*, localizado a una centena de metros del mar, fue concebido como un paseo peatonal que mantiene una continuidad con la playa al no existir ningún borde o barrera de gran relevancia (Figura 6-15). El paseo concentra diversos equipamientos efímeros de playa (pista ciclista, área de juegos, plazas, kioscos, puesto de socorro y área de baños).



**Figura 6-12. Vía terciaria al interior de un barrio.**  
Fuente: Fondo CANGE-G. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

**Figura 6-13. Andador peatonal.**  
Fuente: Fondo CANGE-G. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

**Figura 6-14. Andador peatonal.**  
Fuente: Fondo CANGE-G. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

**Figura 6-15. Promenade de mer.**  
Fuente: Fondo CANGE-G. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

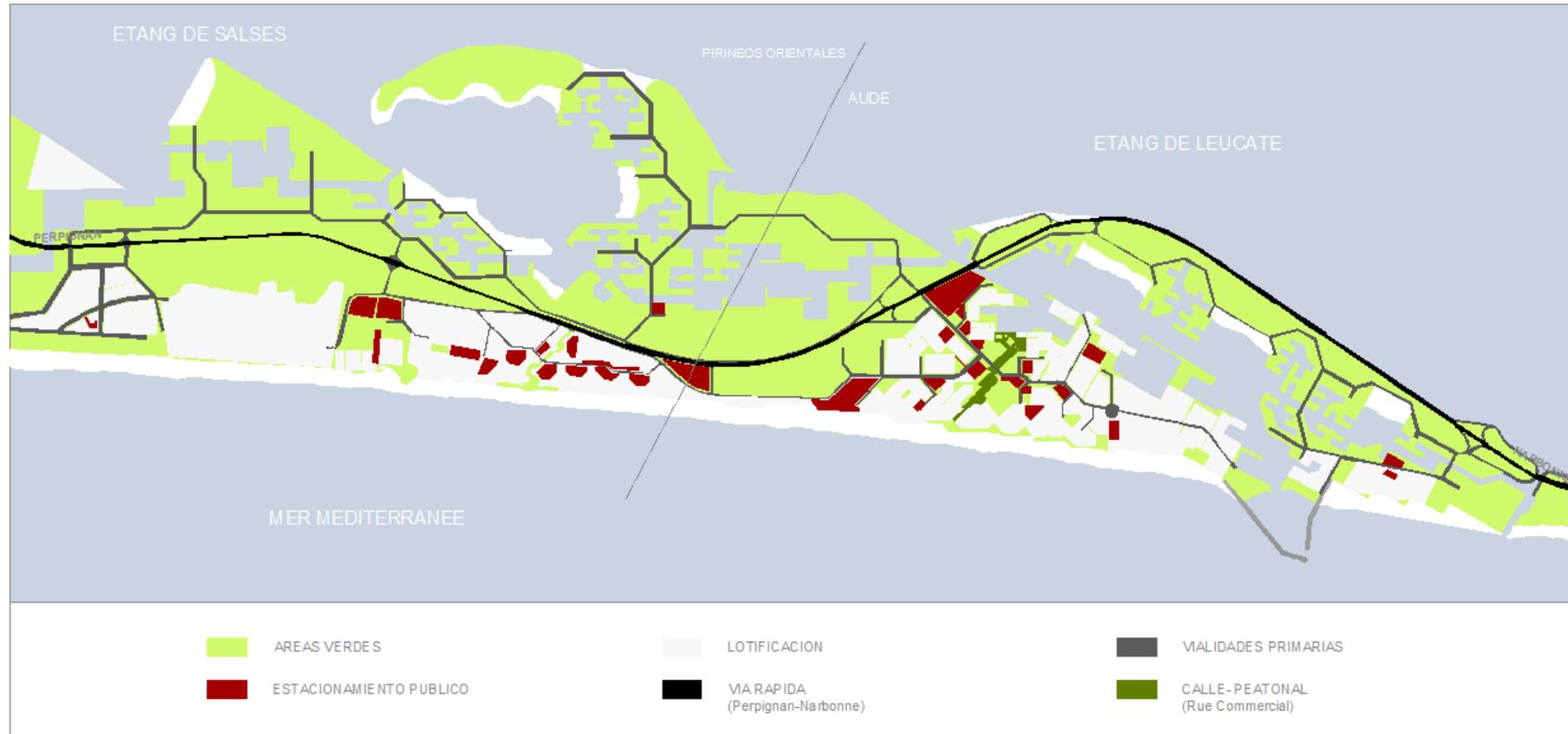


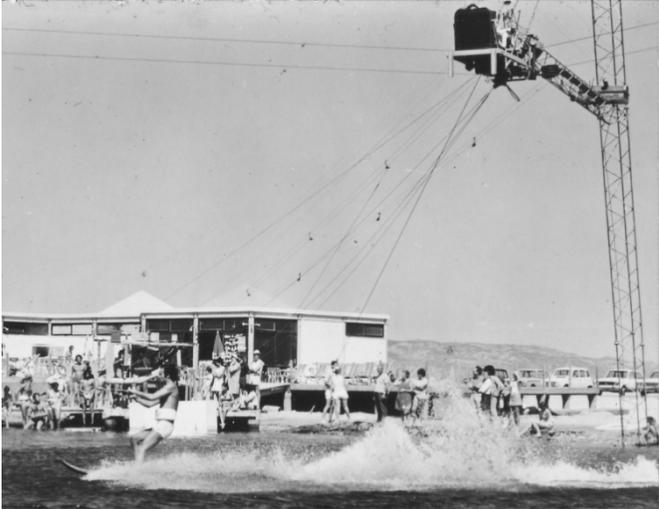
Figura 6-16. Sistema de Movilidad de la estación Port Leucate-Barcarès.

Fuente: Propia.

### 6.3.3.3 Boulevard Náutico

Una de las innovaciones urbanas de la estación Port Leucate-Barcarès es la creación de un **Gran boulevard náutico**. Se modeló el sitio original para crear un conducto independiente del estanque y el mar compuesto por una serie de dársenas y canales. El boulevard distribuye todas las actividades náuticas en todo lo largo de la estación.

El acceso al boulevard náutico desde el mar es por ambos extremos del lido donde se localizan los puertos Barcarès y Leucate. Varios pasos del boulevard al estanque permiten navegar protegido y realizar diversas actividades náuticas en cualquier época del año (navegación a vela, a remo, a motor, natación y telesquí náutico) (Figura 6-17).



### 6.3.3.4 Mobiliario urbano

En el diseño del mobiliario de la nueva estación se contó con la participación especial del pintor y escultor francés Jacques Tissinier. Uno de los proyectos más significativos es una parada de autobús nombrada por el autor **Abribus**, en la cual, utilizó exclusivamente acero esmaltado en color. La pieza en colores vivos expone un mural que reproduce el plano de conjunto de la estación. En 1969, fueron instaladas en la estación tres piezas localizadas en puntos estratégicos (Figura 6-18).

Georges Candilis declaró que el propósito de Tissinier fue integrar el arte a una ciudad de vacaciones: *“Le problème mille posé sans jamais être résolu, l’intégration des arts dans le domaine bâti trouve de temps en temps des possibilités favorables... Jacques Tissinier crée une peinture urbaine, matériel de construction au même titre que le ciment ou la pierre, le soleil, l’ombre et l’espace”*<sup>245</sup>.



**Figura 6-17. Primer teleski náutico en Francia, Port Leucate-Barcarès (1971).**  
Fuente: Fondo CANGE-G. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

**Figura 6-18. Abribus, Jacques Tissinier (1969).**  
Fuente: Fondo CANGE-G. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

<sup>245</sup> *“El problema mil veces planteado jamás resuelto, la integración de las artes en el campo construido encuentra poco a poco posibilidades favorables... Jacques Tissinier creó una pintura urbana, material de construcción a mismo título que el cemento, la piedra, el sol, la sombra y el espacio».* Urbanisme de Vacances. CREE, n° 21.

### 6.3.3.5 Equipamiento urbano

«Nous avons d'abord cherché à établir une infrastructure de zones et de points à développer, une infrastructure d'équipements».

«Primero tenemos que buscar establecer una infraestructura de zonas y de puntos de desarrollo, una infraestructura de equipamientos»<sup>246</sup>

Georges Candilis consideraba que el equipamiento y la vivienda son elementos urbanos inseparables, sobre todo, en lugares turísticos como en la estación Port Leucate-Barcarès: «Le rôle de l'architecte est ici de démontrer la nécessité de créer de nombreux équipements qui sont indissociables, dans cet habitat des loisirs de la conception des logements»<sup>247</sup>. El hecho de que la estación Port Leucate-Barcarès fue una ciudad de nueva creación generó en sus creadores el cuestionamiento del cual es el ambiente originado de las prácticas de una *civilisation de loisirs* (Figura 6-19).

El *cabinet* de Georges Candilis consideró que los usuarios de la estación son quienes con el tiempo definen las actividades necesarias. Inicialmente procuraron satisfacer las necesidades de los primeros ocupantes para provocar la evolución natural y la adaptación de la estación a las necesidades emergentes. Candilis considero que la instalación del equipamiento en un lugar puede originarse como una *tache d'huile* que se va extendiendo poco a poco. Los primeros equipamientos son el punto de partida de otros equipamientos: «Il s'agit donc d'établir une infrastructure ou pourront se greffer les équipements nécessaires au fur et à mesure. Comme un phénomène biologique, la vie dans un lieu se crée petit à petit; se déplace au rythme imposé par les gens et leurs besoin; les villes anciennes ont mis des siècles à se former»<sup>248</sup>.

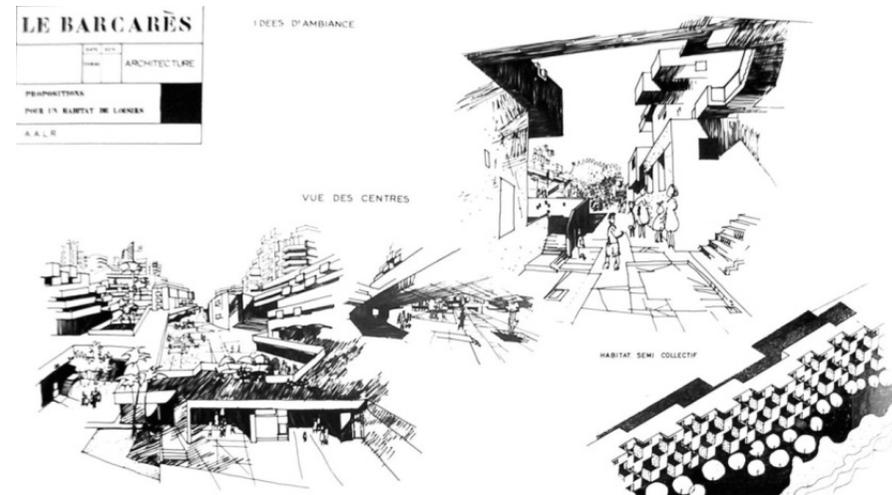


Figura 6-19. Estudio del ambiente en la estación (1960-1973).

Fuente: Fondo CANGE-G-60. Dossier 236 IFA 627/9. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 6-20. Área de juegos frente a la playa.

Fuente: Fondo CANGE-G. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 6-21. Equipamiento turístico.

Fuente: Fondo CANGE-G. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

<sup>246</sup> MOLLE, Philippe. ¿Pourquoi créer une station à Leucate-Le Barcarès?. Fondo CANGE-G. Dossier 236 IFA 317/10. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

<sup>247</sup> «El rol del arquitecto aquí es el demostrar la necesidad de crear numerosos equipamientos inseparables, en este hábitat del ocio de la concepción de viviendas». MOLLE, Philippe. ¿Pourquoi créer une station à Leucate-Le Barcarès?. Fondo CANGE-G. Dossier 236 IFA 317/10. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

<sup>248</sup> «Se trata de establecer una infraestructura donde podamos sumar los equipamientos necesarios a medida. como un fenómeno biológico, la vida en un lugar se crea poco a poco, se desplaza al ritmo impuesto por las gentes y sus necesidades, las ciudades antiguas han dedicado siglos para forma». MOLLE, Philippe. ¿Pourquoi créer une station à Leucate-Le Barcarès?. Fondo CANGE-G. Dossier 236 IFA 317/10. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

El equipamiento urbano y turístico de Port Leucate-Barcarès fue agrupado en algunos puntos estratégicos para estimular la animación. Los puntos densos debían estar lo suficientemente apartados entre ellos para no afectar funciones. La concentración de un gran número de individuos demandaba la instalación de equipamiento básico al mismo tiempo que equipamiento especializado. La creación de equipamiento importante genera polos de atracción a escala de la estación. Los polos de atracción se vuelven centros de animación que pueden mantener la atención de la población.

El proyecto de la estación planteó una red de equipamiento que penetra toda la estación en diferentes escalas. A escala de la estación, aparte de las instalaciones portuarias, al centro de la estación se propuso un complejo deportivo y recreativo que incluyó estadio y piscina olímpica. A escala de barrio, se proyectaron calles denominadas *rue commercial* para concentrar los principales comercios y establecimientos administrativos. La red se complementó con equipamiento turístico situado de manera puntual: canchas de tenis, club hípico, piscinas, restaurantes, hoteles, salas cines, salas de reunión, equipamiento de playa (módulos sanitarios, vestidores), un museo de esculturas en la arena y el paquebote *Lydia* en la arena utilizado como restaurante y discoteca (Figura 6-20, Figura 6-21, Figura 6-22, Figura 6-23).

### 6.3.3.6 Espacios libres

La estación Port Leucate-Barcarès sigue los mismos principios de espacios libres de La Grande-Motte. El sistema de espacios libres está compuesto por área verde pública, área verde privada, plazas de estacionamiento público y espacio público destinado a deportes, recreación y descanso (Figura 6-25). El área verde privada es el área no construida dentro de los terrenos privados que de acuerdo a reglamento deberán ser destinados a área verde. Al interior de los terrenos las edificaciones fueron emplazadas de manera libre. En algunos conjuntos de vivienda individual o *villages de vacances* el área verde funge el papel de jardín comunitario (Figura 6-24).

En el proyecto final de la estación el área verde publica abarca un gran porcentaje del lido. Actualmente, existen algunas parcelas frente al mar sin construir porque no cumplieron lo proyectado. El área verde pública se localiza en el centro de la estación rodeando la vía primaria y en el boulevard náutico con el objetivo de dar al visitante la impresión de que se arriba a un lugar en contacto directo con el paisaje natural. El principal espacio público es el *promenade de mer*, el cual, concentra actividades recreativas y comerciales. Rompiendo el

esquema tradicional, el *promenade de mer* es peatonal y permite el acceso directo a la playa sin obstáculo alguno.



**Figura 6-22. Módulo sanitario en la playa.**

Fuente: Fondo CANGE-G. Dossier 236 IFA 624/02. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

**Figura 6-23. El paquebote Lydia.**

Fuente: Fondo CANGE-G. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

**Figura 6-24. Jardín comunitario de un conjunto de vivienda individual.**

Fuente: Fondo CANGE-G. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*



Figura 6-25. Sistema de espacios libres de la estación Port Leucate-Barcarès.  
Fuente: Propia

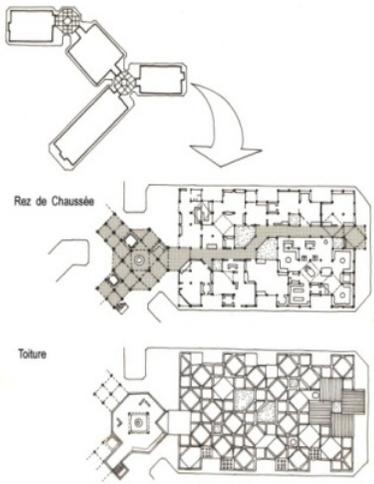
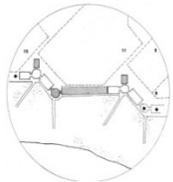
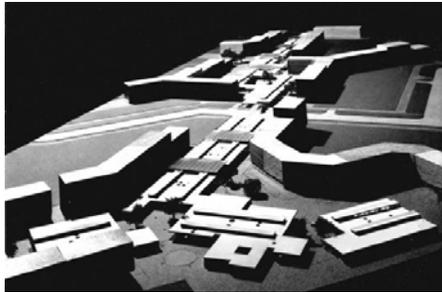
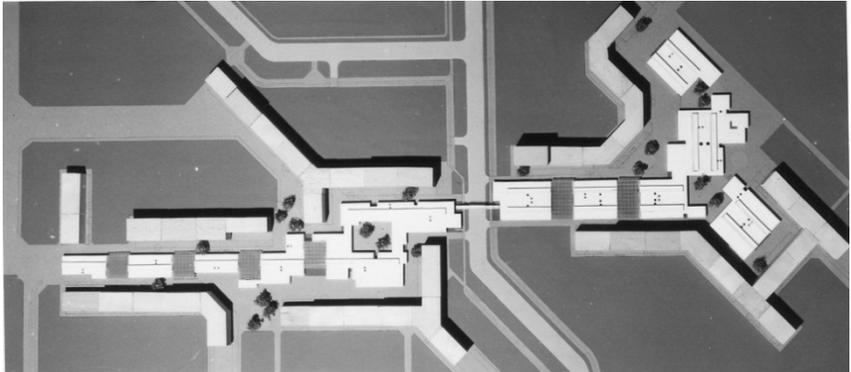
### 6.3.3.7 Rue commerciale

La organización del equipamiento en Port Leucate-Bacarès manifestó la influencia más importante de la arquitectura revisionista de los principios modernos. El concepto de *stem*, utilizado en proyectos anteriores del equipo *Candilis-Josic-Woods*, fue tomado para la organización del comercio en la estación. Aunque se mantuvo la esencia del *stem* del barrio periférico de Toulouse le Mirail en este caso el *stem* fue llamado *rue commerciale*. El proyecto de la *rue commerciale* fue realizado por el *cabinet* de Georges Candilis entre 1967 y 1971. En un principio, propusieron implantar la *rue commerciale* en todos los barrios de la estación. Finalmente, se construyó solamente en el barrio central denominado zona N.

La *rue commerciale* es una calle reservada exclusivamente a los peatones con la función puramente comercial. Fue concebida como un paseo cubierto para proteger del sol, viento y lluvia al usuario. En la zona N, la *rue commerciale* está dispuesta transversalmente en el tejido urbano lo que permitió conectar visual y físicamente el *promenade de mer* con las dársenas del boulevard náutico. Los edificios que la rodean fueron preferentemente destinados a inmuebles en altura de vivienda colectiva, lo que conllevó a un aumento de la densidad urbana. En la zona colindante se concentraron una diversidad de actividades comerciales, negocios y recreación.

Al centro de la *rue commerciale* se situó un pasillo cubierto de 600.00 m de longitud que sirve para proteger a los peatones del sol y del viento. El pasillo cubierto está compuesto de una sucesión de pabellones de una planta que albergan comercios y equipamiento turístico. Los pabellones están unidos entre sí con nodos en cada cambio de dirección. Los nodos son puntos de intercambios e interrelación de la calle con el resto del barrio. El pasillo cubierto consiste en una estructura con un aspecto neutro para que pudiera integrarse y perderse entre los edificios y mantener el equilibrio. La estructura está formada por módulos que forman un marco compuesto de 2 postes y una viga (3.00 y 4.20 m). La introducción a este marco rígido de un elemento diagonal permitió obtener espacios y superficies diferentes. El marco está compuesto de piezas prefabricadas de hormigón armado unidas con articulaciones metálicas (Figura 6-26, Figura 6-27, Figura 6-28).

Los materiales para cerrar la estructura fueron preferentemente paneles ligeros de madera, aluminio, plástico y vidrio. Algunos postes sobresalen el primer nivel de la estructura generando diversas alturas de las techumbres. El interior de los pabellones es iluminado de manera natural aprovechando la doble altura. Siguiendo las mismas especificaciones modulares y estructurales fueron proyectados varios pabellones en la estación: *pavillon du port*, *pavillon-témoin* y el centro comercial del *village de vacances* CIL y CAF.



**Figura 6-26. Maqueta de rue commerciale con pasillo cubierto esquemático.**  
Fuente: Fondo CANGE-G-67-3. Dossier 236 IFA 431/1. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

**Figura 6-27. Intercesión de pasillos en cambios de dirección.**  
Fuente: Fondo CANGE-G-67-3. Dossier 236 IFA 431/1. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

**Figura 6-28. Estructura de pabellones en los nodos del pasillo cubierto.**  
Fuente: Fondo CANGE-G-67-3. Dossier 236 IFA 431/1. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

## 6.4 CONCEPCIÓN ARQUITECTÓNICA

En los años sesentas, mientras estaba en construcción la estación Port Leucate-Barcarès, Georges Candilis publicó varios artículos producto de sus reflexiones y experiencia de muchos años de trabajo en la concepción de arquitectura y urbanismo dedicados al ocio. En el texto *Analyse critique de la place des loisirs dans l'architecture et l'urbanisme contemporains* promulgó la idea de que una actividad nueva debió generar una arquitectura nueva adaptada a su medio natural: **«un problème nouveau exige une architecture nouvelle. La diversité des sites et des activités exige également une diversité architecturale, pour que s'épanouisse un nouveau milieu humain, en harmonie avec de merveilleux éléments offerts par la nature: montagne, vallée, forêt, mer, soleil, neige, eau... »**<sup>249</sup>.

El *cabinet* de Georges Candilis sugirió concebir la arquitectura de la nueva estación con un espíritu que respondiera a las exigencias de la vida mediterránea y del ocio. Además, considero importante tomar en cuenta la cuestión económica que permitiera poner la estación al alcance de todos: *«Quant à moi, dans la grande et ingrate unité de Leucate-Barcarès, j'ai choisi de créer l'habitat de vacances le plus simple et le plus économique possible, afin qu'il soit ouvert à tous et pas seulement aux privilégiés»*<sup>250</sup>. La diferencia entre arquitectura pública y vivienda fue marcada con variación de formas, materiales y texturas en los edificios. La arquitectura para el alojamiento fue sencilla y económica. La arquitectura del equipamiento urbano y turístico se integró a la vivienda para evitar el contraste y la monumentalidad (Figura 5-29).

El fondo de archivos de Georges Candilis del *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle*

<sup>249</sup>«Un problema nuevo exige una arquitectura nueva. La diversidad de sitios y de actividades exigen igualmente una diversidad arquitectónica, para que se desarrolle un nuevo medio humano, en armonía con los maravillosos elementos ofrecidos por la naturaleza: montaña, valle, bosque, mar, sol, nieve, agua...». CANDILIS, Georges. *Analyse critique de la place des loisirs dans l'architecture et l'urbanisme contemporains. L'Architecture d'Aujourd'hui*. N° 131, avril-mai, 1967.

<sup>250</sup>«En cuanto a mí, en la gran y poco agraciada unidad Leucate-Barcarès, yo elegí crear el hábitat de vacaciones el más simple y el más económico posible, a fin de que sea abierto a todos y no solamente a los privilegiados». CANDILIS, Georges. *Les loisirs du plus grand nombre en Bâtir la vie: un architecte témoin de son temps*. Paris: Stock, 1977.



Figura 6-29. *Village de vacances CIL y CAF y centro comercial.*

Fuente: Fondo CANGE-G-65-3. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

Figura 6-30. *Estudio tipológico para viviendas de vacaciones en inmuebles verticales. 1960-1973*

Fuente: Fondo CANGE-G-60. Dossier 236 IFA 646/3. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

de l'Institut français d'architecture conserva un estudio tipológico de viviendas de vacaciones que sintetiza la propuesta arquitectónica de Candilis para una arquitectura del ocio (Figura 6-30). En un dibujo hecho a mano, al frente, se observa un muelle en un borde de agua con una serie de barcos encallados. Al fondo, un conjunto de inmuebles escalonados forman casi un panel de abeja que entrelaza terrazas y habitaciones con vista al mar. En el medio se ubica equipamiento de playa con una arquitectura diáfana. Este estudio demuestra la adaptación de la arquitectura moderna a las actividades náuticas. La arquitectura es una mezcla de la blanca y pura arquitectura mediterránea, el proyecto *Nid d'abeilles* del *Carrières Centrales* en Marruecos y el proyecto *Habitat '67* de Moshe Safdie para la Exposición Universal de 1967 en Montreal.

### 6.4.1 ARQUITECTURA DEL EQUIPAMIENTO URBANO-TURÍSTICO

#### 6.4.1.1 Tramas reticulares y Megaestructuras

Los trabajos más emblemáticos del Equipo *Candilis-Josic-Woods* fueron la arquitectura de tramas reticulares y las megaestructuras horizontales y verticales, mismas soluciones arquitectónicas que fueron retomadas por el *cabinet* de Georges Candilis en la creación del equipamiento turístico de la nueva estación. Los edificios concebidos en tramas reticulares eran susceptibles de aceptar los cambios futuros. Las grandes estructuras horizontales concentradoras de múltiples actividades tuvieron gran relevancia en la época puesto que materializaron la idea de antimonumentalidad en la arquitectura. Las megaestructuras verticales fueron utilizadas en edificios con cambios de dirección (Ver capítulo 3.3).

Georges Candilis se apoyó en el concepto de antimonumentalidad para crear una ciudad de vacaciones que eliminara en el usuario la idea de la ciudad dedicada al trabajo, en la cual, las construcciones en altura rompen con el paisaje. En la estación Port Leucate-Barcarès se integró el equipamiento urbano con la vivienda mediante **megaestructuras horizontales** y edificios en **tramas reticulares** que se adaptaron en escala y forma a la vivienda, evitando contrastes urbanos. Las megaestructuras horizontales y los edificios en trama fueron solucionados mediante módulos prefabricados. Siguiendo las mismas especificaciones modulares y estructurales fueron proyectados varios pabellones de uso recreativo y náutico.

Las actividades comerciales fueron concentradas en grandes estructuras horizontales (Figura 6-31, Figura 6-32, Figura 6-33, Figura 6-34).

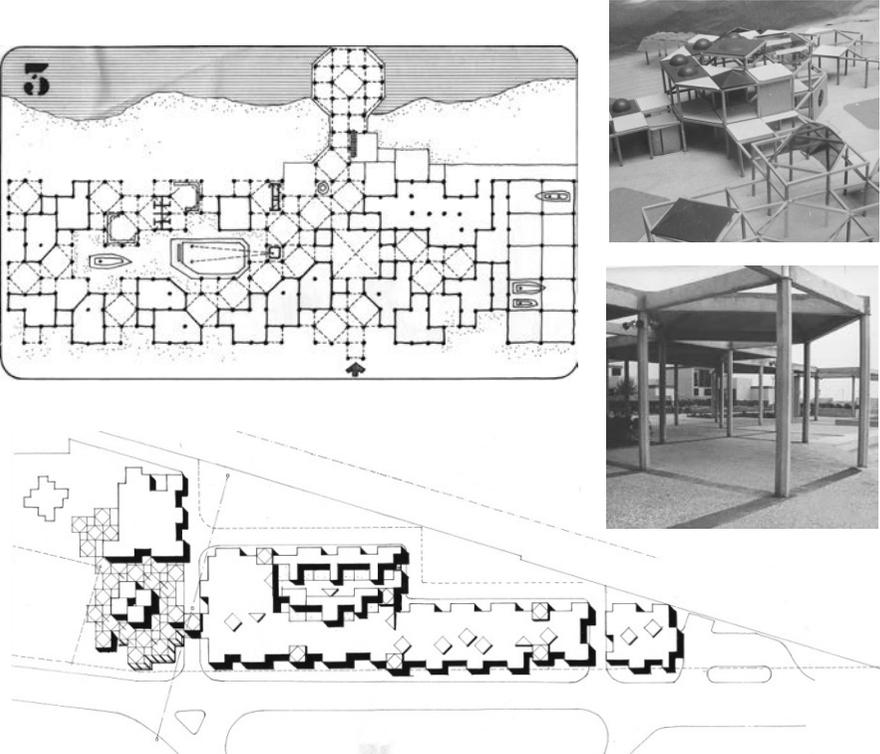


Figura 6-31. Planta estructural de la Escuela de navegación. Fuente: Fondo CANGE-G-67-3. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*

Figura 6-32. Maqueta del pavillon-témoin. Fuente: Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, nº 2.

Figura 6-33. Pabellón del puerto. Fuente: Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, nº 2.

Figura 6-34. Megaestructura comercial. Fuente: Fondo CANGE-G. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

En sus investigaciones sobre la arquitectura del ocio, Georges Candilis se percató de que existen una gran variedad de gustos, preferencias y necesidades de las personas durante sus vacaciones. Al combinarse con las diferentes posibilidades económicas aumenta la variedad de visitantes de la estación. Candilis considero importante que el *plan de masse* de la estación ofreciera a los visitantes una **diversidad tipológica** de hábitat del ocio y una **mezcla de densidades** para ampliar sus posibilidades de elección adecuadas a sus preferencias y medios económicos. El proyecto de la estación Port Leucate-Barcarès está conformado por tipologías innovadoras y alternativas que responden a las necesidades de una nueva sociedad atraída por el disfrute de la costa en su tiempo libre sin importar su nivel económico. Esto reafirma la política general de la Ordenación turística basada en la política de ofrecer *turismo para todos*.

Georges Candilis considera que el valor de una vivienda deriva de la capacidad que tiene de integrarse a la ciudad. Por lo tanto, una vivienda aislada no tiene interés hasta que no forma parte de un conjunto. Candilis clasificó el hábitat de acuerdo a la forma de unión de los espacios al interior del hábitat o a la forma de unión con otro hábitat y los denominó **acoplamiento horizontales** y **verticales**. Los acoplamiento horizontales se caracterizan en que cada lote está ocupado por un solo alojamiento. Los acoplamiento verticales responden a la necesidad de asegurar una densificación puntual, obtener el máximo número de alojamientos con vista al mar y crear una relación directa entre las instalaciones y viviendas.

Indistintamente, todos los acoplamiento presentan una **trama** principal para la ordenación del conjunto y una secundaria para cada vivienda. La integración de la vivienda a una trama de conjunto e individual la hace formar parte de un tejido urbano o le permite formar un nuevo tejido urbano. La utilización de una trama simple faculto al arquitecto para: a) organizar la agrupación; b) asegurar una continuidad estructural y colectiva y; c) racionalizar la construcción. También, en los proyectos predominan los elementos normalizados y estandarizados, los cuales, permiten una infinidad de acoplamiento. Algunas soluciones arquitectónicas consisten simplemente en muros de separación y sustentación que delimitan los elementos que componen la vivienda. Al interior, todos los materiales son ligeros.



**Figura 6-35. Inmueble colectivo con terrazas escalonadas.**

Fuente: Fondo CANGE-G. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

**Figura 6-36. Acoplamiento a 45° de Inmueble colectivo.**

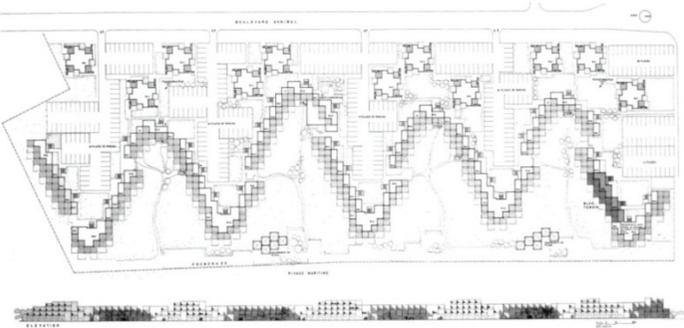
Fuente: Fondo CANGE-G. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

### 6.4.2.1 Inmuebles Colectivos

Los inmuebles para alojamientos colectivos fueron destinados a hoteles, moteles y viviendas. En general, las construcciones mantuvieron de 4 a 6 niveles. En la propuesta original no existen las torres debido a que el *plan de masse* de la estación propuso crear una arquitectura que no contrastara con el terreno plano. Los proyectos consisten en volúmenes aislados (edificio bloque) dispuestos de manera individual o agrupada. En algunos casos, los conjuntos fueron integrados viviendas individuales (villas) y equipamiento turístico (piscinas, restaurantes, locales comerciales, áreas de descanso y espacios deportivos) (Figura 6-38).

Los elementos arquitectónicos más sobresalientes de los inmuebles colectivos fueron las **terrazas, logias y balcones** que proporcionaron a los usuarios la posibilidad de tener contacto directo con la naturaleza y disfrutar de la vista del mar. En algunos casos las terrazas aparecen escalonadas e intercaladas provocando un juego de volúmenes. El **sistema de acoplamiento a 45°** aumentó las posibilidades de la vista al mar y aseguró la intimidad de los espacios privados exteriores (terrazas) (Figura 6-35, Figura 6-36, Figura 6-39, Figura 6-40). Los elementos de articulación vertical (escaleras, elevadores, tragaluces) son resaltados en proyectos de inmuebles con cambios de dirección.

La escala de los edificios genero la repetición y monotonía arquitectónica, sobre todo, cuando son demasiados largos, en este caso se convierten en megaestructuras verticales que se caracterizan por tener repentinos cambios de dirección o forma de Y (Figura 6-37). Aparte de las adecuaciones espaciales, no existió innovación alguna en la arquitectura de los inmuebles colectivos de la estación. El *cabinet* de Georges Candilis quien propuso una arquitectura tradicional muy similar a los *grands ensembles* –volviéndose *grands ensembles* con terrazas y logias- construidos por el Equipo *Candilis-Josic-Woods* en los años de posguerra.



**Figura 6-37. Inmueble colectivo Le Grand Large (1971-1974).**  
Fuente: Fondo CANGE-G-71-2. Dossier 236 IFA 57/02. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

**Figura 6-38. Megaestructura vertical de un Conjunto turístico.**  
Fuente: Fondo CANGE-G. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

**Figura 6-39. Inmueble colectivo Pippi frères a 45° y terrazas escalonadas.**  
Fuente: Fondo CANGE-G-67-4. Dossier 236 IFA 800. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

**Figura 6-40. Inmueble colectivo a 45° y terrazas escalonadas.**  
Fuente: Fondo CANGE-G. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

### 6.4.2.2 Vivienda Individual

«Le français ne rêve, paraît-il, que d'avoir sa petit terrain, avec son petit toit de tuiles et son petit jardin au soleil. Certains ne prétendirent que les constructions groupées standardisées, elles ne correspondent pas à la clientèle».

«Los franceses no sueñan, parece, más que de tener su pequeño terreno, con su pequeño techo de tejas y su pequeño jardín soleado. Algunos aseguran que los construcciones agrupadas estandarizadas, no corresponden a la clientela»<sup>251</sup>.

Según referencias históricas, en los años 1960, la vivienda individual era el modelo de hábitat más deseado por los visitantes franceses a las estaciones, quienes buscarían modelos arquitectónicos distintos a las viviendas de origen que en muchos casos eran bloques de edificios en conjuntos habitacionales ubicados las periferias de las grandes ciudades. La vivienda individual de la estación Port Leucate-Barcarès fue destinada a alojamiento temporal o permanente: moteles, *villages de vacances*, marinas o villas.

El diseño de la vivienda individual tuvo como propósitos ofrecer al usuario una alternativa de alojamientos con libertad espacial e integración al medio ambiente y otorgar al veraneante de un ambiente seguro, privado y tranquilo derivado de la exclusión de los automóviles en el medio. El modelo a seguir en la solución de la vivienda individual en Port Leucate-Barcarès fue la misma propuesta arquitectónica de Michel Ecochard en *Carrières Centrales* (Casablanca), la cual, consistió en viviendas sencillas con patio inscritas en una trama horizontal (Ver capítulo 3.2).

Igualmente, en la nueva estación Port Leucate-Barcarès, cada vivienda fue organizada alrededor de un patio y/o un pequeño jardín. Este tipo de viviendas fueron llamadas **villas-patio** (*maison à patio*). Las villas-patio responden adecuadamente a las necesidades mediterráneas. Las viviendas que no rebasa planta baja + 2 niveles están orientadas hacia el exterior reflejando un modo de vida estival. La arquitectura es una mezcla de volúmenes y pequeños espacios exteriores protegidos del viento por muretes, celosías o cercas de madera. Las terrazas rematan los volúmenes escalonados. En algunos casos, el patio tuvo el papel de un vestíbulo al aire libre (Figura 6-41, Figura 6-42, Figura 6-43, Figura 6-44).

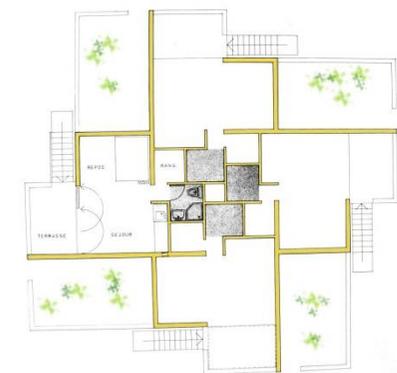
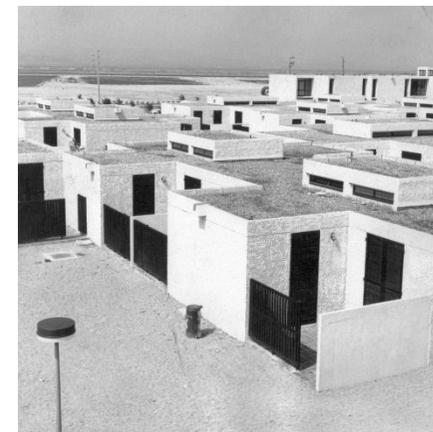
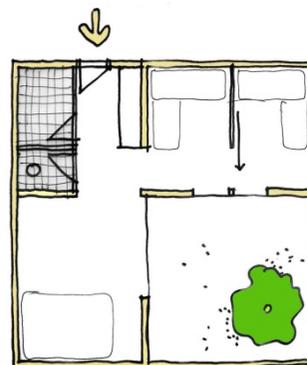


Figura 6-41. Célula tipo de villa-patio del *village de vacance* C. I. L. (1967).

Fuente: Fondo CANGE-G-65-3. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 6-42. Acoplamiento horizontal de villas-patio de una planta.

Fuente: Fondo CANGE-G. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 6-43. villas-patio de planta baja + 1 nivel.

Fuente: Fondo CANGE-G Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 6-44. Módulo de agrupación de 4 habitaciones de un motel.

Fuente: Fondo CANGE-G. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

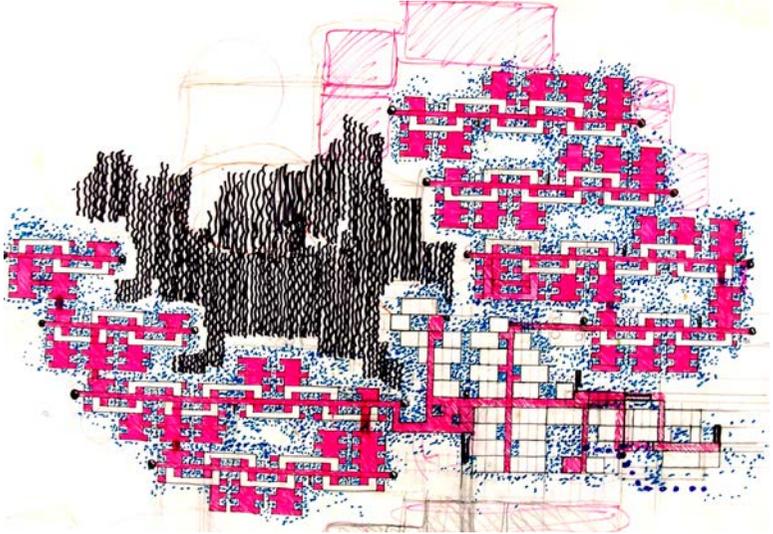
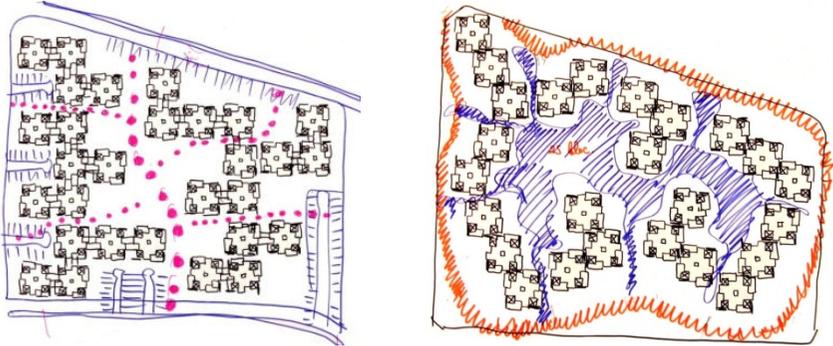
<sup>251</sup> MOLLE, Philippe. ¿Pourquoi créer une station à Leucate-Le Barcarès? Fondo CANGE-G. Dossier 236 IFA 317/10. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Georges Candilis realizó una serie de estudios de viviendas individuales con patio. Los esquemas realizados a mano se conservan en el *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*. Los estudios proponen varios tipos de acoplamientos horizontales de las viviendas: **agrupadas en capa**, **agrupadas en banda y agrupadas en forma de puzzle**. Las viviendas agrupadas están unidas con medianeras. Existen dos maneras de utilizar el techo: con terraza o techo inclinado. Las viviendas agrupadas pueden formar células de 2 a 4 viviendas integradas al conjunto mediante una trama simple o en forma de *puzzle* (Figura 6-45, Figura 6-46, Figura 6-47).

Las viviendas agrupadas logran conservar su individualidad aun participando en la vida en común del conjunto. La disposición de las viviendas genera zonas comunes que todos pueden utilizar al mismo tiempo que cada cual puede disfrutar separadamente. Las viviendas agrupadas en forma de *puzzle* tiene el objetivo de conseguir una organización continua y racional de los edificios puesto que todas las células de vivienda que forman el *puzzle* encajan perfectamente. Esta solución arquitectónica permite una adaptación a cualquier terreno.

En todas las opciones de agrupación el principal elemento de articulación en la vivienda fue el patio o jardín privado que contribuye a integrar la naturaleza a las viviendas. El espacio libre de los conjuntos está formado por un sistema de áreas verdes y jardines comunitarios. El acceso de los automóviles al interior del conjunto fue restringido. Los automóviles fueron ubicados en núcleos de estacionamientos situados en los límites de los terrenos dejando una red de **andadores peatonales** al interior de los conjuntos. En algunos casos, los andadores peatonales comunican las viviendas directamente con el mar.

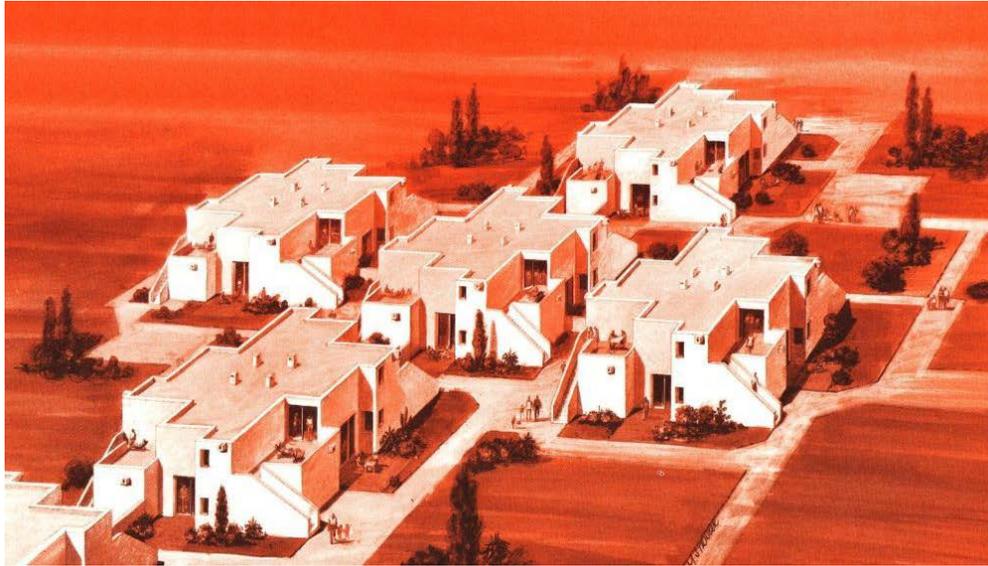
Los proyectos más sobresalientes de viviendas individuales que fueron construidos en Port Leucate-Barcarès son: *Le Canigou* (1970), *Les Villas du Mail* (1969-1972), los conjuntos del *village de vacances CIL* y *CAF: Les Carrats, Las Palombos y L'Estangot* (1965-1975), los conjuntos de viviendas de vacaciones *PROMOBA: Le Cap du Front, Le Clapotis y Le Capitoul* (1967-1972), los conjuntos de viviendas de vacaciones *Les Zodiaques y Les Super Zodiaques* (1974-1976), el grupo *Les Marines, Marines-III, Super-Marines y Les Miramars* (1969-1979), *Les Barbecues, Le Cauquillous y Las Mimosas* (Figura 6-48, Figura 6-49, Figura 6-50, Figura 6-51).



**Figura 6-45. Estudio de circulación peatonal al interior de un conjunto de villas-patio.**  
Fuente: Fondo CANGE-D-65. Dossier 236 IFA 117. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

**Figura 6-46. Estudio de espacio común de un conjunto de villas-patio (1965-1970)**  
Fuente: Fondo CANGE-D-65. Dossier 236 IFA 117. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

**Figura 6-47. Estudio de acoplamiento horizontal de viviendas agrupadas en forma de puzzle.**  
Fuente: Fondo CANGE-D-65. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.



**Figura 6-48. Acoplamiento horizontal de 4 viviendas agrupadas. Residencias Les Marines (1969-1979).**

Fuente: CANGE-G-69-3. Dossier 236 IFA 624/7. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

**Figura 6-49. Estudio tipológico de 4 viviendas agrupadas.**

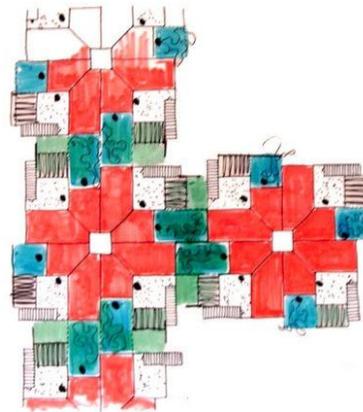
Fuente: Fondo CANGE-G. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

**Figura 6-50. Estudio tipológico de una vivienda de vacaciones. Residencias Le Miramars (1960-1973).**

Fuente: Fondo CANGE-G-60. Dossier 236 IFA 627/9. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

**Figura 6-51. Estudio de vivienda individual agrupada en banda en Marina plage (1973).**

Fuente: Fondo CANGE-G-73-1. Dossier 236 IFA 432/4. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*



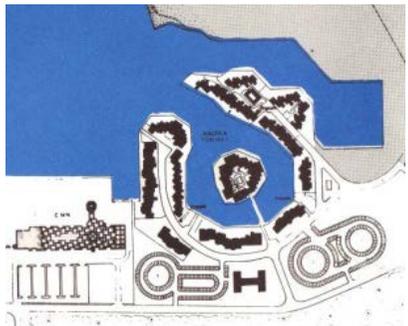
### 6.4.2.3 Marinas

En Francia, antes de 1960, no existían las instalaciones adecuadas para el desarrollo de las actividades náuticas. Fue necesario habilitar los puertos comerciales o de pesca para recibir las embarcaciones con funciones deportivas y recreativas hasta que se realizaron los primeros *port de plaisance* en Cannes, Mónaco y Deauville. El auge de las actividades náuticas conllevó a integrar los *port de plaisance* a la vivienda de vacaciones en operaciones inmobiliarias denominadas **marinas**. En 1964, la marina Port Grimaud del arquitecto François Spoerry ofreció la alternativa de una ciudad conectada por canales y libre de los automóviles en donde cada vivienda tiene un muelle particular.

Georges Candilis realizó varios proyectos de ordenación de *port de plaisance* (Deauville (1969-1971), La Madrague en Sainte-Maxime (1969), Saint-Raphaël (1967-1971) y La Baule en Pornichet (1968) (**Ver capítulo 3.4.4**). En general, los proyectos planteaban dársenas para recibir embarcaciones conectadas directa o indirectamente con la zona reservada para viviendas equipadas con muelles particulares. La solución arquitectónica de los puertos de Deauville o Sainte-Maxime fue mediante grandes estructuras horizontales aglutinantes de actividades turísticas y comerciales integradas directamente con la vivienda como lo utilizado por el equipo *Candilis-Josic-Woods* en proyectos urbanos.

En la ordenación del litoral de Languedoc-Roussillon las marinas fueron previstas para aumentar la rentabilidad de algunos *port de plaisance*. En Port Leucate-Barcarès las marinas fueron ubicadas en el borde del Boulevard Náutico. En caso anteriores, Georges Candilis propuso proyectos de marinas bastantes complejos y estructurados. Contrariamente en Port Leucate-Barcarès las soluciones tienen formas más sencillas y cerradas para crear núcleos protegidos.

Georges Candilis dedicó una serie de estudios tipológicos de las viviendas para marinas en la estación. Las viviendas individuales de las marinas de la estación están acopladas de manera muy sencilla -preferentemente en banda-. Poseen un pequeño muelle privado que funciona como terraza y permite a los habitantes atracar su barco justo delante de su casa. Esta disposición generó dobles fachadas principales. La vivienda colectiva se mezcla para aumentar la densidad en algunos puntos. De igual manera a las actividades comerciales y turísticas están integradas a la vivienda (**Figura 6-52, Figura 6-53, Figura 6-54, Figura 6-55, Figura 6-56, Figura 6-57**). En 1975 se realizaron las primeras marinas de la estación: Port-Corrège y Pla-Port en la zona N.

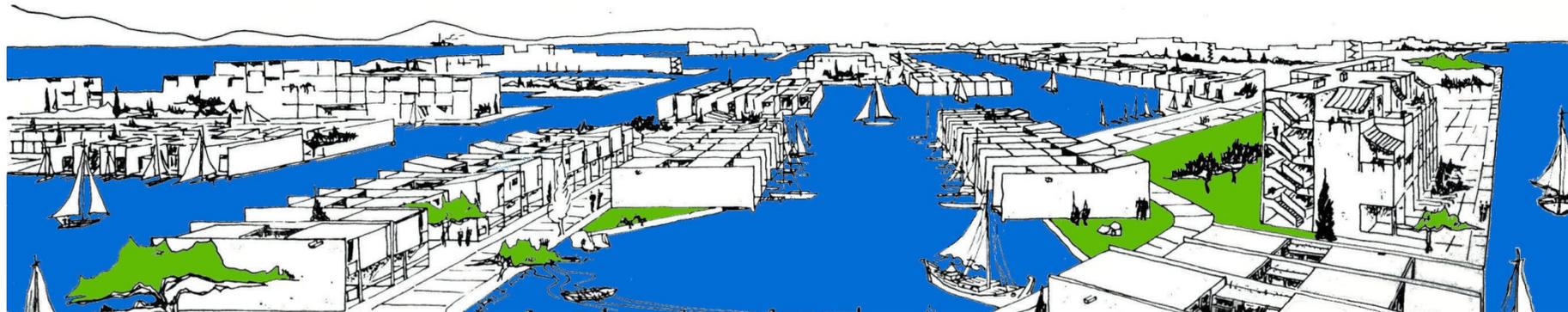
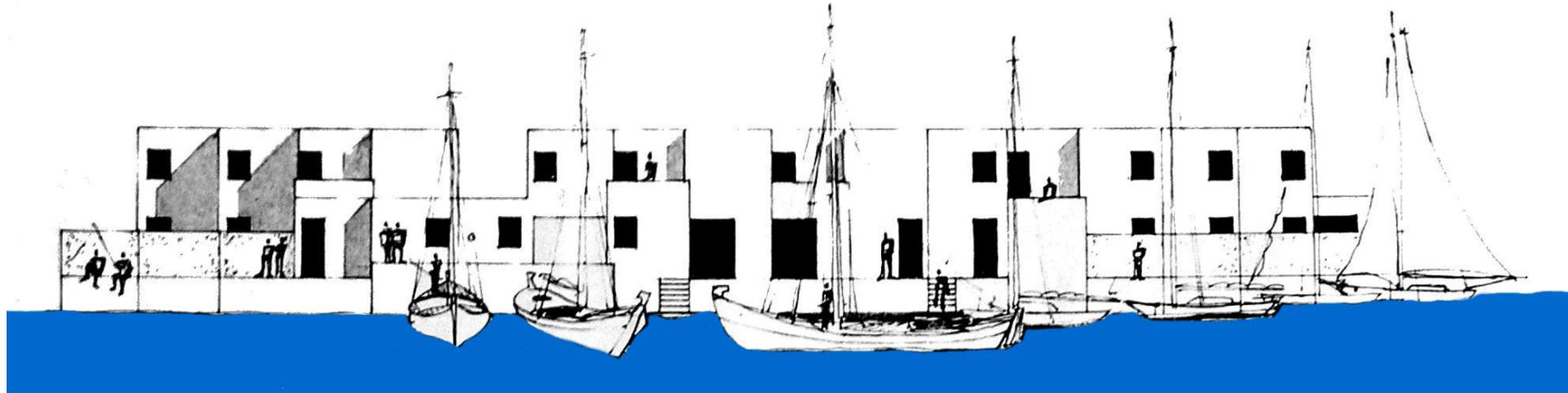


**Figura 6-52. Estudio tipológico de vivienda para marina.**  
Fuente: Fondo CANGE-G-60. Dossier 236 IFA. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

**Figura 6-53. Estudio tipológico de vivienda agrupada en banda para marina.**  
Fuente: Fondo CANGE-G-60. Dossier 236 IFA. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

**Figura 6-54. Vivienda en marina.**  
Fuente: Fondo CANGE-G. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*

**Figura 6-55. Proyecto de marina en boulevard náutico junto a la escuela de navegación.**  
Fuente: Fondo CANGE-G-63-2. Dossier 236 IFA 423/3. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.*



**Figura 6-56. Marina de viviendas individuales.**

Fuente: Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, n° 2.

**Figura 6-57. Marina con viviendas individuales agrupadas en banda (zona P).**

Fuente: Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. *Techniques et Architecture*. 1969, série 31, novembre, n° 2.

### 6.4.2.4 Villages de Vacances

Los *villages de vacances* son una forma evolucionada del antiguo sistema hotelero, tratan de asegurar, además del alojamiento y la alimentación, las distracciones y todas las funciones que exigen el *plus grand nombre*, tales como guardería infantil, centro médico, taller de jóvenes, etc...: "Le nom village marque le volante de se dégager des systèmes hôteliers en immeuble ou en pavillon, de donner à chaque famille un logis indépendant, d'assurer la liberté familiale et de dégager le profil d'une organisation collective plutôt qu'hôtelière"<sup>252</sup>.

A principios de los años 1970, en Leucate-Barcarès existían 5 *villages de vacances*. El más importante conjunto correspondió a la *Union d'Associations du Centre de Vacances de Lido de Barcarès*, que se caracteriza por ser la unión de 4 organizaciones diferentes e independientes: *La fédération des clubs de loisirs Leo Legrange*, *L'Association Renouveau*, *L'Union Française des œuvres laïques du Rhône* (U.F.O.V.A.L) y *L'association Foyer communautaire de vacances le Vent du Large*.

En 1967, Geroges Candilis en colaboración con el arquitecto Diwi Dreyse publicaron en la revista *L'Architecture d'Aujourd'hui* el estudio de una agrupación de *villages de vacances* para la estación de Port Leucate-Barcarès. El estudio simplifica la propuesta teórica de una nueva forma de organización de hábitat de ocio que facilite los reencuentros e intercambios entre los habitantes de los diferentes *villages*. El proyecto denominado **Village de vacances Touring Club de France** (1965-1966) para 3600 camas fue localizado en la zona H en los límites de la playa<sup>253</sup>.

El proyecto consiste de 5 zonas: **zona de loisirs** (deportes, restaurantes, espectáculos), **zona de habitación** (1000 bungalows y 10 pequeños edificios colectivos), **zona de parkings** (1000 vehículos), **zona de camping-caravaning** (150 plazas) y **zona de servicios generales** (administración, cocina central, viviendas del personal). Las zonas están dispuestas en franjas paralelas al mar, lo que resalta su autonomía al mismo tiempo que asegura la integración del conjunto (Figura 6-58).



Figura 6-58. Esquema de *village de vacances*.

Fuente: CANDILIS, George; DREYSSE, Diwi. Aménagement touristique des côtes du Languedoc-Roussillon. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1967, avril-mai, n° 131.

Figura 6-59. Planos de elementos base: unidad familiar, unidad vecinal, unidad de autonomía del *village* (en gris áreas de paseo y descanso).

Fuente: CANDILIS, George; DREYSSE, Diwi. Aménagement touristique des côtes du Languedoc-Roussillon. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1967, avril-mai, n° 131.

<sup>252</sup> «El nombre *village* marca el punto de liberarse de los sistemas hoteleros en inmueble o pabellón, para dar a cada familia una vivienda independiente, asegurar la libertad familiar y desbloquear el perfil de una organización colectiva más que hotelero». CANDILIS, Georges. *Argus des Collectivités*. Abril 1971.

<sup>253</sup> Este proyecto se conoce también en el fondo de Georges Candilis del *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture* como **Village de vacances CIL et CAF** (1965-1975) que comprende los *villages*: *Les Carrats*, *Las Palombos* y *L'Estangot*, localizados en la zona N.

Las zonas de habitación y de *loisir* son exclusivamente reservadas a los peatones con acceso directo a la playa mediante una red de andadores peatonales. El acceso de los automóviles está prohibido al interior del *village*, los cuales, deben obligatoriamente ser dejados en la zona de parkings compuesta por 5 núcleos de estacionamientos. Se propuso un pequeño tren sobre ruedas para repartir a los habitantes de los bungalows y colectivo la comida preparada en la cocina central. El *camping-caravaning* y el edificio destinados a los servicios generales se localizan en la zona de acceso al *village*.

La zona de habitación se subdivide en 5 unidades autónomas compuestas cada una de 200 bungalows, dos inmuebles colectivos y un pequeño edificio de administración. Cada unidad está distribuida por un centro lineal arbolado –corto y sencillo *stem*–, vía que conduce dirección este-oeste a la zona de loisirs y a la playa. La zona de habitación se presenta como una estructura arquitectónica continua formada de bungalows –ligero *web*– concebido en dos tipos de acoplamientos para ofrecer una variedad necesaria. Los bungalows previstos para 4 camas se desarrollan alrededor de un patio considerado como una estancia al aire libre. Se consideró un sistema prefabricado en hormigón armado por economía y disminución de tiempo en la construcción (Figura 6-60, Figura 6-61, Figura 6-62).

Candilis concedió a cada asociación responsable de las unidades del *village* la libertad de organizar independientemente la vida de su conjunto y practicar una animación correspondiente a cada vocación particular. La idea rectora del proyecto fue la búsqueda de una escala humana de los 4 elementos base del conjunto: **unidad familiar**, **unidad vecinal** y la **unidad autónoma del *village***. La unidad familiar se concibe alrededor de un patio privado, la unidad vecinal entorno a plazoletas, la unidad autónoma del *village* se caracteriza por el centro lineal y los servicios generales abastecen a todo el conjunto: “*L’harmonie entre ces échelles différentes donne toujours à l’estivant une possibilité de choix et un passage agréable et vivant d’une ambiance a une autre*”<sup>254</sup> (Figura 6-59).

Los proyectos de los **Villages de vacances de l’UCEL** (1967-1972) para 1,800 camas y **el Club de vacances** para 615 camas, ambos localizados en la zona H están conformados por tres zonas: zona de habitación, zona de *loisirs* y zona de estacionamiento, las cuales,

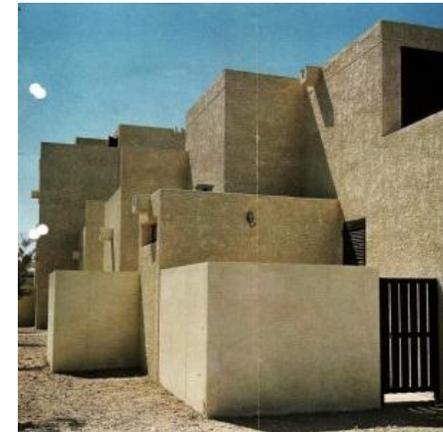
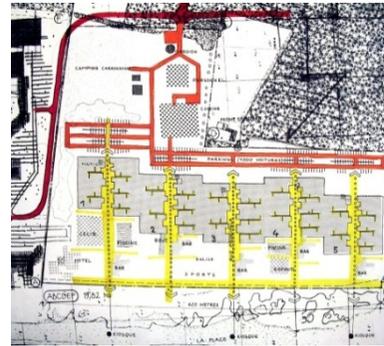
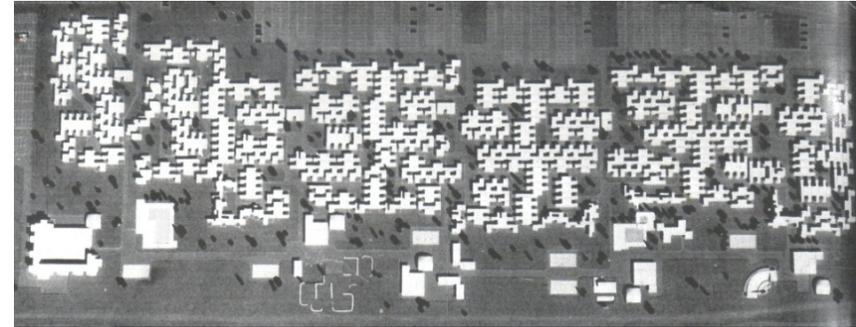


Figura 6-60. Plano de conjunto del *Village de vacances*.

Fuente: CANDILIS, George; DREYSSE, Diwi. Aménagement touristique des côtes du Languedoc-Roussillon. *L’Architecture d’Aujourd’hui*. 1967, avril-mai, n° 131.

Figura 6-61. Esquema de circulación automóviles (rojo) y peatonal (amarillo).

Fuente: Fondo CANGE-G-60. Centre d’Archives d’Architecture du XXe siècle de l’Institut français d’architecture.

Figura 6-62. Arquitectura del *village de vacances CIL et CAF*.

Fuente: Fondo CANGE-G-60. Centre d’Archives d’Architecture du XXe siècle de l’Institut français d’architecture.

<sup>254</sup> “La armonía entre las 4 escalas diferentes da al veraneante una posibilidad de elección y paso agradable y vivaz de un ambiente a otro”. CANDILIS, George; DREYSSE, Diwi. Aménagement touristique des côtes du Languedoc-Roussillon. *L’Architecture d’Aujourd’hui*. 1967, avril-mai, n° 131.

se presentan concentradas en diversos puntos del conjunto. La zona de habitación presenta una estructura continua de viviendas **-web-** acopladas en forma de *puzzle*. La zona de *loisirs* incluye el equipamiento recreativo y comercial localizado frente a la playa y al centro del *village* complementados con algunos comercios o edificios recreativos dispersos en el conjunto. Las zonas de estacionamiento se ubican en núcleos bordeando el terreno o agrupados en la zona de acceso evitando la penetración de los automóviles al interior del *village*. La conexión en el interior es peatonal mediante andadores que dirigen al peatón a la zona de playa y a la zona de equipamiento (Figura 6-63, Figura 6-64, Figura 6-65).

El proyecto **Village de vacances propiedad de M. Molho de Almosnino** (1965-1967) localizado en la zona G por razones desconocidas no fue construido. Existe una serie de estudios previos y análisis de conexiones espaciales que muestran una integración de los espacios muy distinta a otros proyectos de *villages* de Georges Candilis. Este es uno de los proyectos en el que el Candilis plasma el sistema **web** y **stem** de manera muy distinta a los anteriores proyectos adaptándose a las necesidades del *village* y determinado por la situación frente al mar.

Los inmuebles colectivos en altura en forma de X están concebidos en el esquema original como una **megaestructura horizontal -web-** pero finalmente toman la forma de **megaestructuras verticales**. El **web** propuesto está organizado en forma centrífuga donde los espacios se volcán al exterior (Figura 6-66). En el interior de las X se forman tres grupos de estacionamiento público y tres núcleos comerciales. Los núcleos comerciales están solucionados con 3 distintas tramas direccionales (Figura 6-67).

En el exterior de las X, al frente, en contacto directo con a la playa se ubica el equipamiento turístico (hotel, restaurante). Atrás de los inmuebles colectivos se localizan 3 agrupaciones de viviendas individuales (villas). Cada uno de los conjuntos de villas forma una estructura continua sobre una trama direccional con una red de calles peatonales casi laberínticas que nos recuerda un clúster. La conexión de las villas con el equipamiento turístico se realiza por unas estrechas calles peatonales **-stem-** que atraviesan los núcleos comerciales para llegar a la playa (Figura 5-68, Figura 5-69).

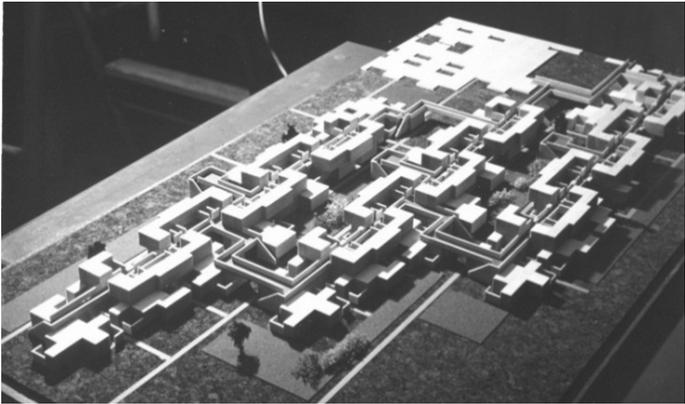
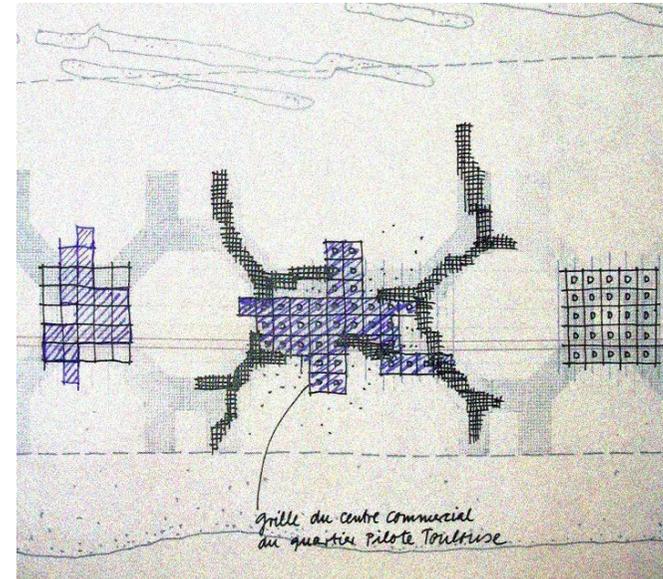
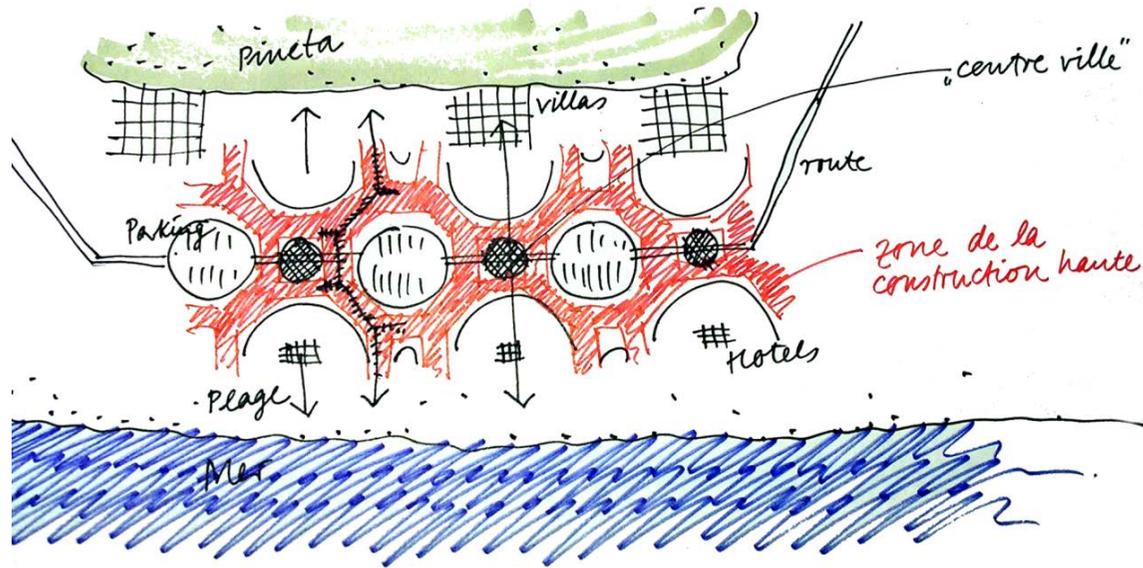


Figura 6-63. Planta de conjunto Villages de vacances de l'UCEL (1967-1972)  
Fuente: Fondo CANGE-G-67-6. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 6-64. Unidad de viviendas Villages de vacances de l'UCEL (1967-1972)  
Fuente: Fondo CANGE-G-67-6. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 6-65. Maqueta de Villages de vacances de l'UCEL (1967-1972)  
Fuente: Fondo CANGE-G-67-6. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.



**Figura 6-66. Esquema original del village de vacances propiedad de propiedad de M. Molho de Almosnino (1965-1967).**

Fuente: Fondo CANGE-G-65-2. Dossier 236 IFA 806. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

**Figura 6-67. Esquema que muestra las tres tramas direccionales de las zonas comerciales.**

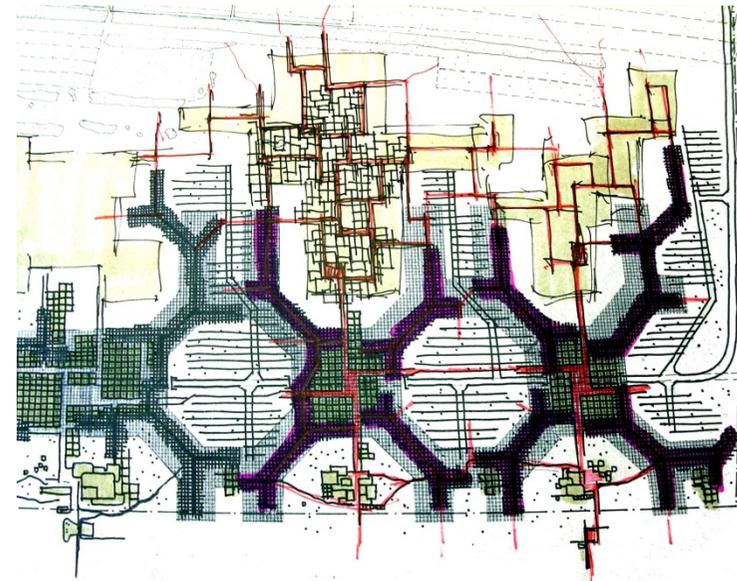
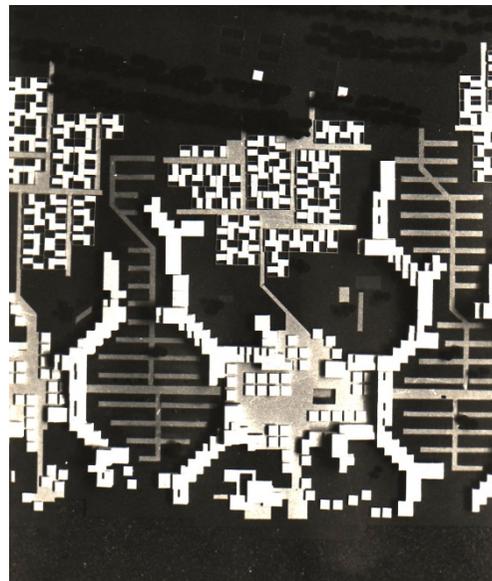
Fuente: Fondo CANGE-G-65-2. Dossier 236 IFA 806. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

**Figura 6-68. Maqueta del Village de vacances.**

Fuente: Fondo CANGE-G-65-2. Dossier 236 IFA 806. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

**Figura 6-69. Esquema general del village de vacances.**

Fuente: Fondo CANGE-G-65-2. Dossier 236 IFA 806. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.



### 6.4.2.5 Hábitat prefabricado

Aunque Georges Candilis fue defensor de las técnicas de construcción tradicionales no rechazo la tecnología de la prefabricación considerándola una alternativa para responder a las necesidades de ocio del *plus grand nombre*: "...il faut construire en l'édifiant très traditionnellement; après, on pourra voir ce qui peut se préfabriquer"<sup>255</sup>. En una de sus soluciones de prefabricación, Georges Candilis trabajo junto con Anja Blomstedt la invención de una casa modular prefabricada en plástico.

En 1971, la invención fue patentada en Francia con el nombre de *cubing* o *hexacube*<sup>256</sup>, denominación que dependió del número de lados que conforman la vivienda (4 o 6). La vivienda prefabricada formo parte de los estudios de Georges Candilis entre los años de 1968 y 1975 en búsqueda de una nueva manera de habitar. Para poder abrir al *plus grand nombre* el mundo del ocio y el turismo. Candilis se inclinó por un modo simple, sencillo y económico de construcción. El resultado afronto el futuro de la arquitectura, fuera de los marcos convencionales pero dentro de la modernidad mediante una propuesta flexible y adaptable a las necesidades de los usuarios.

"La invención tiene por objeto una casa prefabricada constituida por un número muy reducido de elementos normalizados fáciles de transportar y armar de diferentes modos según el conjunto a realizar", así fue definida la invención del Hexacube en la memoria descriptiva de la patente en España en 1972<sup>257</sup>. "Une nouvelle manière de vivre...d'autres possibilités...le cubing", fue la frase mediante la cual se ofreció la casa prefabricada de plástico resistente en un folleto publicitario de la empresa encargada de construcción CIFAM<sup>258</sup> (Figura 6-70).

La vivienda prefabricada está constituida por células de materia plástica que forman módulos intercambiables. Los elementos que la conforman son un elemento principal superior y un

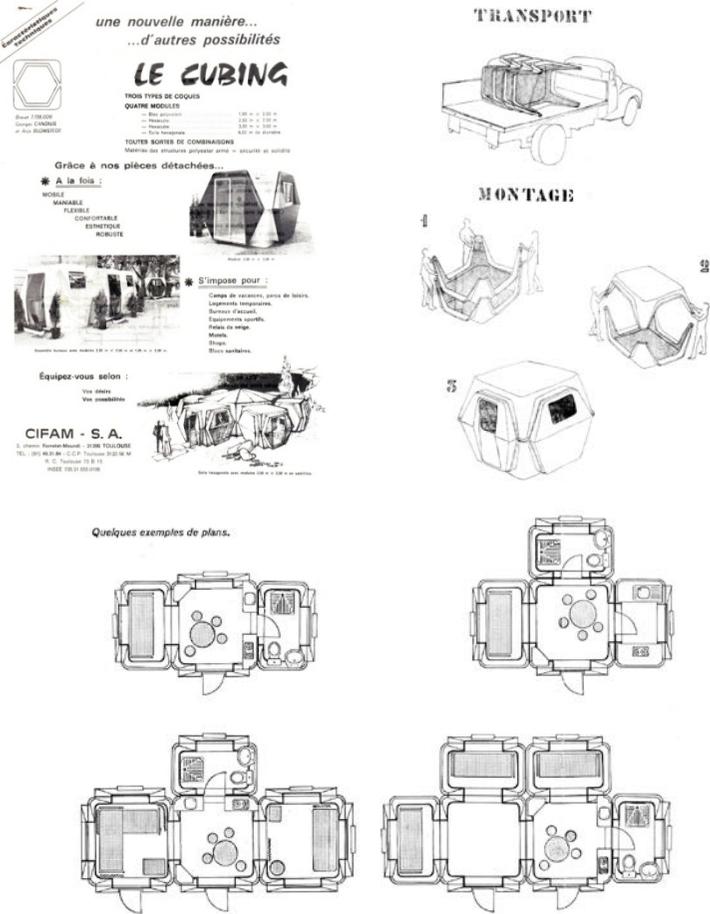


Figura 6-70. Panfleto publicitario de la empresa CIFAM, S.A.  
Fuente: Fondo CANGE-G-68-2. Dossier 236 IFA 366/6. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 6-71. Representación de montaje de las células plásticas.  
Fuente: Fondo CANGE-G-68-2. Dossier 236 IFA 366/6. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Figura 6-72. Formas de ensamblaje de las células plásticas.  
Fuente: Fondo CANGE-G-68-2. Dossier 236 IFA 366/6. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

<sup>255</sup> "...Hace falta construir edificando más tradicionalmente, después, podremos ver que se puede prefabricar». MOLLE, Philippe. ¿Pourquoi créer une station à Leucate-Le Barcarès? Fondo CANGE-G. Dossier 236 IFA 317/10. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.  
<sup>256</sup> Hexacube. *Techniques et Architecture*. 1974, juin, n°299.  
<sup>257</sup> Patente de Invención en España por 20 años, N° 407767. Memoria Descriptiva sobre Casa Prefabricada, 19 de Octubre 1972. Patente en Francia N° 71 38 006, 22 de octubre de 1971.  
<sup>258</sup> "Una manera nueva...otras posibilidades...el cubing". Folleto Publicitario CIFAM. Fondo CANGE-G-68-2. Dossier 236 IFA 366/6. Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

elemento principal inferior, ambos idénticos y superpuestos (Figura 6-71). La medida estándar de cada módulo es de 3.00 x 3.00 m. Sobre las caras laterales de estos elementos se encajan exactamente una tapa que está provista ya sea de una puerta o de una ventana, mientras que algunos otros tienen cierta profundidad para poder servir de armarios o recibir equipo sanitario. En algunos casos se sustituye la tapa con un *cubing*. Es posible ensamblar cualquier número deseado de células según las necesidades de los usuarios (Figura 6-72, Figura 6-73, Figura 6-74, Figura 6-75, Figura 6-76).

En 1972, en el lote 41 situado en la zona N de la estación Port Leucate-Barcarès se realizó el proyecto de un conjunto de residencia de vacaciones. El proyecto consistió de 20 viviendas experimentales en células prefabricadas de plástico siguiendo las indicaciones de la patente de la invención. En esta ocasión Candilis y Blomstedt trabajaron en colaboración del arquitecto Anua Erkkó Blomstedt dedicado al diseño de mobiliario. Candilis utilizó el mismo sistema en el proyecto de Toulouse Le-Mirail, conocido como *Les Pluricubes-Le Mirail*<sup>259</sup>. Además, el arquitecto promovió el sistema en países de medio oriente.



Figura 6-73. Interior de un *Hexacube*, célula prefabricada en plástico (1968-1975).

Fuente: Fondo CANGE-G-68-2. Dossier 236 IFA 623/8. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

Figura 6-74. Estudio cromático del exterior de un *Hexacube*.

Fuente: Fondo CANGE-G-68-2. Dossier 236 IFA 623/8. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

Figura 6-75. *Hexacube* instalado en la intemperie.

Fuente: Fondo CANGE-G-68-2. Dossier 236 IFA 623/8. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

Figura 6-76. Estudio de integración al paisaje de un *Hexacube* con extensiones en *cubing*.

Fuente: Fondo CANGE-G-68-2. Dossier 236 IFA 623/8. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.

<sup>259</sup> Fondo CANGE-G-68-2. Dossier 236 IFA 484/4. *Centre d'Archives d'Architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture*.